

Stadteingang an Bahnhof und erlebbarer Schussen
Ideenwettbewerb

AUSLOBUNG

AUSLOBER

Stadt Ravensburg
diese vertreten durch:

Herrn Oberbürgermeister Dr. Daniel Rapp
Marienplatz 26
88212 Ravensburg

WETTBEWERBSBETREUUNG

Nocke Fuchs Stadtplanung
Gottlieberstraße 2
78462 Konstanz

Auslobung Teil **A**

Allgemeine Wettbewerbsbedingungen	3
1. Anlass und Zweck des Wettbewerbs.....	4
2. Der Auslober	4
3. Gegenstand des Wettbewerbs	4
4. Wettbewerbsart und Verfahrensform.....	5
5. Wettbewerbsteilnehmer	5
6. Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfer	7
6.1 Fachpreisrichter	7
6.2 Stellvertretenden Fachpreisrichter.....	7
6.3 Sachpreisrichter	8
6.4 Stellvertretende Sachpreisrichter	8
6.5 Sachverständige Berater/-innen	8
6.6 Gäste	8
6.7 Vorprüfung	8
7. Wettbewerbsunterlagen	9
8. Wettbewerbsleistungen.....	10
8.1 Zeichnerischer Teil.....	10
8.2 Textteile	11
8.3 Modell	11
8.4 Vorprüfpläne und Datenträger	11
8.5 Verfassererklärung und Ausstellungskarte	11
8.6 Kennzeichnung	12
9. Beurteilungskriterien	12
10. Termine.....	13
11. Preise.....	14
12. Abschluss Des Wettbewerbs.....	15

Allgemeine Wettbewerbsbedingungen

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 in der Fassung vom 31.01.2013 zugrunde.

Die Anwendung und Anerkennung der RPW ist für Auslober und Teilnehmer sowie alle übrigen Beteiligten verbindlich, soweit diese Auslobung nicht ausdrücklich davon abweicht.

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat der Wettbewerbsausschuss der Architektenkammer Baden-Württemberg beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nummer 2017 -..... registriert.

1. Anlass und Zweck des Wettbewerbs

Gegenstand des Ideenwettbewerbs ist die Erarbeitung einer freiraumplanerischen, städtebaulichen und verkehrlichen Konzeption für die Weiterentwicklung des Wettbewerbsgebiets zu einem lebendigen urbanen Stadteingang mitten in der Stadt nur wenige hundert Meter von der historischen Altstadt entfernt. Das Gebiet umfasst das Bahnhofsumfeld beidseits der Gleise bis zum westlichen Ufer des Flusses Schussen mit umfangreichen Parkierungsanlagen für Pkw, Fahrräder, Busse und Taxen mit einer Größe von ca. 5 ha.

Durch die Elektrifizierung der Südbahn, die in diesem Teilabschnitt zwischen Friedrichshafen und Aulendorf in den Jahren 2020 bis 2022 erfolgen soll, erfährt das Wettbewerbsgebiet einen Impuls. Es ist davon auszugehen, dass dieses zur Verfügbarkeit weiterer Teilflächen in diesem Bereich führen kann als Voraussetzung für die Umsetzung städtebaulicher Entwicklungsvorstellungen.

2. Der Auslober

Auslober ist die

Stadt Ravensburg

diese vertreten durch

Herrn Oberbürgermeister Dr. Daniel Rapp

Marienplatz 26

88212 Ravensburg

Der Wettbewerb wird betreut von

Nocke Fuchs Stadtplanung

Gottlieberstraße 2

78462 Konstanz

T: +49 (0)7531 / 99 10 35

E-Mail: info@nocke-fuchs-stadtplanung.de

3. Gegenstand des Wettbewerbs

Gegenstand des Wettbewerbs ist die Erarbeitung eines Konzepts für die qualitative Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Der Fluss Schussen soll im Stadtraum wahrnehmbar und erlebbar werden. Für den in die Jahre gekommenen Bahnhof und die Querung der Gleise sollen Ideen für eine bauliche und inhaltliche Neugestaltung vorgeschlagen werden. Gleichzeitig sind für die vielfältigen verkehrli-

Auslobung Teil **A**

chen Nutzungserfordernisse innerhalb des Wettbewerbsgebiets Ansätze für eine intelligente Gestaltung und flächensparende Neuordnung zu entwickeln.

Die Aufgabe des Wettbewerbs ist in der Auslobung Teil B im Einzelnen ausführlich beschrieben.

4. Wettbewerbsart und Verfahrensform

Der Wettbewerb wird als einstufiger nicht offener Ideenwettbewerb mit 15 Teilnehmern ausgeschrieben.

Der Wettbewerb wird in deutscher Sprache durchgeführt.

Das Verfahren ist anonym.

5. Wettbewerbsteilnehmer

Zugelassen sind nur Berggemeinschaften aus Landschaftsarchitekt/-in, Stadtplaner/-in und/oder Architekt/-in und Verkehrsplaner/-in.

Die Federführung (bevollmächtigte Vertretung der Arbeitsgemeinschaft) liegt beim Landschaftsarchitekt/-in.

Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, die die in der Auslobung geforderten fachlichen Anforderungen sowie die sonstigen Zulassungsvoraussetzungen erfüllen.

Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Herkunftsstaats berechtigt sind, am Tage der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung Landschaftsarchitekt/-in, Architekt/-in bzw. Stadtplaner/-in zu führen.

Ist in dem jeweiligen Heimatstaat die Berufsbezeichnung gesetzlich nicht geregelt, so erfüllen die fachlichen Anforderungen wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder einen sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung nach der

- Richtlinie 2005/56/EG (EG-Architektenrichtlinie)

gewährleistet ist.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn der satzungsgemäße Geschäftszweck Planungsleistungen sind, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen und wenn der zu benennende bevollmächtigte Vertreter und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllt, die an natürliche Personen gestellt werden.

Auslobung Teil **A**

Arbeitsgemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft teilnahmeberechtigt ist. Jedes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft ist zu benennen.

Mehrfachbewerbungen können zum Ausschluss führen. Jeder Teilnehmer darf nur eine Wettbewerbsarbeit einreichen. Verkehrsplaner dürfen mehrere Arbeitsgemeinschaften beraten.

Teilnahmehindernisse sind in 4.2 RPW beschrieben.

Sachverständige, Fachplaner oder andere Berater unterliegen nicht den Teilnahmebedingungen.

Folgende Teilnehmer werden eingeladen:

(L = Landschaftsarchitekt/-in, S = Stadtplaner/-in, A = Architekt/-in, V = Verkehrsplaner/-in)

1.	L	faktorgruen; Freiburg
	S/A	Ackermann + Raff, Stuttgart
	V	FWT Fichtner Water & Transportation, Freiburg
2.	L	365 Grad, Überlingen
	S/A	Thomas Hirthe Architekten
	V	Breinlinger Ingenieure, Tuttlingen
3.	L	lohrberg stadtlandschaftsarchitektur PartGmbB, Stuttgart
	S/A	Steimle Architekten GmbH, Stuttgart
	V	Link Verkehrsplanung, Stuttgart
4.	L	Schieferdecker Landschaftsarchitektur, Dresden
	S/A	Friedemann Rentsch, Leipzig
	V	Ingenieurbüro Langenbach, Sigmaringen
5.	L	KRAFT.RAUM Landschaftsarchitektur und Stadtentwicklung, Krefeld
	S/A	Thomas Schüler Architekten Stadtplaner, Düsseldorf
	V	
6.	L/S/A	bbzl, Böhm, Benfer, Zahiri, Landschaften Städtebau Architektur, Berlin
	V	ISAPLAN INGENIEUR GMBH, Leverkusen
7.	L	Lohrer.Hochrein Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, München
	S/A	löhle neubauer architekten, Augsburg
	V	Dr. Phillipp Ambrosius, Bochum
8.	L	silands Gresz + Kaiser Landschaftsarchitekten PartGmbB, Ulm
	S/A	pesch partner architekten stadtplaner, Dortmund Stuttgart
	V	BrennerPlan GmbH, Stuttgart

Auslobung Teil **A**

9.	L	Planstatt Senner Landschaftsarchitektur Umweltplanung Stadtentwicklung, Überlingen
	S/A	Schaudt Architekten, Konstanz
	V	Modus Consult GmbH, Ulm
10.	L	Club L94, Köln
	S/A	netzwerkarchitekten GmbH, Darmstadt
	V	Sweco GmbH, Bonn
11.	L/S/A	bauchplan, München
	V	diewald bauingenieure, Fröhd
12.	L	LUZ Landschaftsarchitektur, Stuttgart
	S/A	Freivogel Mayer Architekten, Ludwigsburg
	V	Planungsbüro StadtVerkehr, Stuttgart
13.	L	Bode-Williams + Partner, Berlin
	S/A	Tamandua GbR, Berlin
	V	StadtPlan Ingenieur GmbH, Berlin
14.	L	nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten, Hannover
	S/A	N2M Architektur & Stadtplanung GmbH, Hannover
	V	SHP Ingenieure GbR, Hannover
15.	L	friedemann landschaftsarchitekten, Ostfildern
	S/A	ORplan, Stuttgart
	V	

6. Preisgericht, Sachverständige und Vorprüfer

Das Preisgericht wurde in folgender Besetzung gebildet und vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört:

6.1 Fachpreisrichter

1. Michael Glück, Landschaftsarchitekt, Stuttgart
2. Stefan Fromm Landschaftsarchitekt, Dettenhausen
3. Prof. Ingrid Burgstaller, Architektin, Stadtplanerin, München
4. Dr.-Ing. Eckart Rosenberger, Architekt, Stadtplaner, Fellbach
5. Prof. Sebastian Zoeppritz, Architekt, Stadtplaner, Stuttgart
6. Prof. Dipl.-Ing. Gunter Kölz, Verkehrsplaner, Ludwigsburg

6.2 Stellvertretenden Fachpreisrichter

1. Matthias Schuster, Architekt, Stadtplaner, Stuttgart

Auslobung Teil **A**

2. Blanka Rundel, Landschaftsarchitektin, TBA Grünflächen und Ökologie Ravensburg

6.3 Sachpreisrichter

1. Dr. Daniel Rapp, Oberbürgermeister der Stadt Ravensburg
2. Dirk Bastin, Bürgermeister der Stadt Ravensburg
3. Helga Rosol, Leiterin Stadtplanungsamt, Ravensburg
4. Frieder Wurm, Ravensburg, Architekt, Stadtrat
5. Dr. Roland Dieterich, Stadtrat, Ravensburg

6.4 Stellvertretende Sachpreisrichter

1. Gerhard Engele, Stadtkämmerer, Ravensburg
2. Johannes Kleb, Stadtrat, Ravensburg
3. Wilfried Krauss, Stadtrat, Ravensburg
4. Michael Griebe, Stellv. Leiter Stadtplanungsamt, Ravensburg

6.5 Sachverständige Berater/-innen

1. Steffi Rosentreter, TBA Grünflächen und Ökologie, Ravensburg
2. Bernhard Wöllhaf, TBA Stadtentwässerung, Gewässer, Ravensburg
3. Timo Nordmann, SPA Stadtentwicklung & Verkehrsplanung, Ravensburg
4. Ulrike Gallo, SPA Bauleitplanung, Ravensburg
5. Dirk Atzbacher, TBA Straßenbau
6. Lothar Heissel, Ref.Leiter Ref. 53, RP Tübingen, Gewässerentwicklung

6.6 Gäste

NN

6.7 Vorprüfung

Nocke Fuchs Stadtplanung, Konstanz

NN

7. Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen bestehen aus:

Teil A – Rahmenbedingungen

Teil B – Wettbewerbsaufgabe

und den folgenden Anlagen:

Anlage 1	Katastergrundlage – dwg, dxf und pdf mit Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets, Höhenlinien, topographisches Aufmaß (Straßenkanten, Baumbestand, Einrichtungen, etc.)
Anlage 2	georeferenziertes Luftbild – tif/tfw
Anlage 3	Übersichtsplan - pdf
Anlage 4	Stadtplan http://www.1001-stadtplan.de/stadtplan/ravensburg/str/eisenbahnstrasse.map
Anlage 5	Rahmenplan an der Schussen, Konstanz, Juni 2017 - pdf
Anlage 6	Protokoll Bürgerworkshop
Anlage 7	Fotos
Anlage 8	Grundriss und Ansichten vom Radhaus, pdf
Anlage 9	Grundriss und Ansichten vom geplanten Hotel, pdf
Anlage 10	Plan aus der IGA-Bewerbung
Anlage 11	Plan aus dem Stadtentwicklungskonzept, pdf
Anlage 12	Verfassererklärung
Anlage 13	Modell – wird den Verfassern zugeschickt

8. Wettbewerbsleistungen

Gefordert wird ein freiraumplanerischer und städtebaulicher Entwurf mit verkehrsplanerischem Konzept für das Umfeld von Bahnhof und Schussen einschließlich Ideen für die sinnvolle Anordnung von Stellplätzen sowie den Neubau eines Bahnhofs als Auftakt für einen neuen Stadteingang.

Die Wettbewerbsarbeit ist auf maximal zwei Plänen, maximal in Größe DIN A 0 im Hochformat, skizzenhaft darzustellen. Wettbewerbsarbeiten, die über den geforderten Umfang oder über das angegebene Format hinausgehen, werden von der Beurteilung ausgeschlossen.

Im Einzelnen werden folgende Wettbewerbsleistungen gefordert:

8.1 Zeichnerischer Teil

	Skizzenhafte Darstellung von übergeordneten Planungszusammenhängen
Lageplan M 1:500 genordet	Frei- und Grünflächenkonzept Baukörper mit ihrer Höhenentwicklung Parkhäuser Busstellplätze Fuß-, Rad- und Fahrbeziehungen
M 1:200	Lageplan eines frei wählbaren, entwurfsabhängigen Ausschnitts
Schnitte M 1:200	Aussagekräftiger Schnitt (durch den neuen Baukörper des Bahnhofs)
	1 bis 2 entwurfstypische skizzenhafte Perspektiven zur Veranschaulichung der Entwurfsideen. Fotorealistische Darstellungen sind nicht gewünscht. (Darüber hinausgehende Darstellungen werden von der Vorprüfung zugehängt.)

8.2 Textteile

Erläuterungsbericht	<p>In einer kurzen und prägnanten Form soll die wesentliche Entwurfsidee aus freiraumplanerischer und städtebaulicher, erschließungstechnischer, typologischer, ökologischer und gestalterischer Sicht erläutert werden, max. 2 DIN A4-Seiten.</p> <p>Textliche Erläuterungen sind auch auf den Plänen darzustellen werden, sind dann jedoch zusätzlich im DIN A4-Format abzugeben.</p>
---------------------	---

8.3 Modell

Modell M 1:500	<p>Auf gelieferter Grundplatte (die Modelle werden den Teilnehmern zugeschickt)</p>
-------------------	---

8.4 Vorprüfpläne und Datenträger

Vorprüfpläne	<p>Für die Vorprüfung sind ein zweiter vollständiger, farbiger, Satz Pläne und ein zweiter Erläuterungsbericht mitzuliefern.</p>
Datenträger	<p>Auf einer CD-Rom, DVD oder USB-Stick sind abzuspeichern:</p> <p>die Wettbewerbsarbeit im pdf-Format, wobei jeder Plan in Originalgröße auf jeweils einzelne Seiten abzuspeichern ist.</p> <p>Der Erläuterungsbericht im pdf-Format.</p> <p>In den Dateieinstellungen sind alle Hinweise auf den Verfasser zu eliminieren.</p>

8.5 Verfassererklärung und Ausstellungskarte

Die Verfassererklärung ist 1-fach in einem mit Kennzahl versehenen, undurchsichtigem, verschlossenem Umschlag einzureichen.

Auslobung Teil **A**

Die Teilnehmer haben in der Verfassererklärung ihre Anschrift, Mitarbeiter und Fachberater anzugeben; juristische Personen, Partnerschaften und Arbeitsgemeinschaften haben außerdem den bevollmächtigten Vertreter und die Verfasser der Wettbewerbsarbeit zu benennen.

Die Teilnehmer erklären mit der Abgabe der Verfassererklärung, dass sie geistiger Urheber der Wettbewerbsarbeit sind.

Ausstellungskarte

Dem Umschlag ist eine schwarz auf weiß beschriftete Karte DIN A5 mit Namen der Verfasser, der beteiligten Mitarbeiter und Fachberater beizufügen. Bei der Wahl der Schriftgröße bitten wir zu beachten, dass hiermit die Arbeiten bei der Ausstellung gekennzeichnet werden.

8.6 Kennzeichnung

Die eingereichten Arbeiten sind in allen Teilen nur durch eine Kennzahl zu bezeichnen. Diese muss aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern bestehen und auf jedem Blatt in der rechten oberen Ecke sowie auf dem Modell und Datenträger angebracht sein. Bei den Berechnungsblättern und Erläuterungen reicht die Zahl einmal auf der ersten Seite. Sie darf insgesamt nicht höher als 1 cm und nicht länger als 6 cm sein.

9. Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der Arbeiten erfolgt nach folgenden Kriterien:

- Freiräumliches und städtebauliches Konzept
- Qualität der Vorschläge für die Erlebbarmachung der Schussen
- Erschließung und Parkierungskonzept
- Integration der verkehrlichen Anforderungen in das freiräumliche Konzept
- Umgang mit den besonderen örtlichen Gegebenheiten
- Gestalterische Qualität

Die Reihenfolge stellt keine Gewichtung dar. Das Preisgericht behält sich vor, weitere Beurteilungskriterien aufzunehmen.

10. Termine

Ausgabe Wettbewerbsunterlagen (Abruf im Internet) ab 12.10.2017

Die Wettbewerbsunterlagen können im Internet über folgende Adresse bezogen werden:

<http://www.ravensburg.de/rv/wirtschaft/ausschreibungen/ausschreibungen.php>

Die Unterlagen werden nur digital auf diesem Weg ausgegeben.

schriftliche Rückfragen per E-Mail bei der Wettbewerbsbetreuung 19.10.2017

info@nocke-fuchs-stadtplanung.de bis

Rückfragenkolloquium

Großer Sitzungssaal, Rathaus Ravensburg,
Marienplatz 26

23. 10.2017
11 - 14 Uhr

Abgabetermin

Die Wettbewerbsarbeit (Pläne usw.) muss **bis spätestens 17:00 Uhr** bei folgender Adresse eingegangen sein: 15.12.2017

Nocke Fuchs Stadtplanung
Gottlieberstraße 2
78462 Konstanz

Das Modell muss **bis spätestens 16:00 Uhr** bei folgender Adresse eingegangen sein: 15.01.2018

Technisches Rathaus
Salamanderweg 22
Ravensburg
Zimmer 3.05

Preisgericht voraussichtlich 19.01.2018

Abgabemodalitäten

Die Wettbewerbsarbeit kann persönlich bei oben angegebenen Adressen abgegeben werden oder bei einem Transportunternehmen (Bahn, Post, andere) abgegeben werden.

Bei Versand ist zur Wahrung der Anonymität als Absender die Anschrift des Empfängers einzusetzen. Bei Versand ist der Verfasser für den rechtzeitigen Eingang der Wettbewerbsunterlagen verantwortlich.

Der Abgabetermin (Submissionstermin) 15.12.2017, bis spätestens 17:00 Uhr für die Wettbewerbsarbeit und 15.01.2018, bis spätestens 16:00 Uhr für das Modell ist als Ausschlussfrist festgelegt.

11. Preise

Die Wettbewerbssumme ist ermittelt auf der Basis des Merkblatts 51 "Städtebaulicher Entwurf als informelle Planung" von der Architektenkammer Baden-Württemberg.

Für Preise stellt der Auslober als Wettbewerbssumme einen Gesamtbetrag in Höhe von € 70.000 zur Verfügung. Die Aufteilung ist wie folgt vorgesehen:

1. Preis	€ 28.000,00
<hr/>	
2. Preis	€ 21.000,00
<hr/>	
3. Preis	€ 14.000,00
<hr/>	
4. Preis	€ 7.000,00

Die Mehrwertsteuer ist in den genannten Beträgen nicht enthalten.

Dem Preisgericht bleibt bei einstimmigem Beschluss eine andere Verteilung der Wettbewerbssumme vorbehalten.

12. Abschluss des Wettbewerbs

Der Auslober teilt den Wettbewerbsteilnehmern das Ergebnis des Wettbewerbs – unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung – unverzüglich mit und macht es sobald wie möglich öffentlich bekannt.

Alle Wettbewerbsarbeiten werden öffentlich ausgestellt. Ausstellungsort und -zeit werden auf der homepage der Stadt und in der Schwäbischen Zeitung bekannt gemacht.

Die Unterlagen der mit Preisen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum des Auslobers. Das Urheberrecht verbleibt beim Verfasser.

Die nicht prämierten Arbeiten können - *Zeitraum, Ort, Adresse, Öffnungszeiten werden nachgetragen* - abgeholt werden. Eine Rücksendung erfolgt nicht.

Die Nutzung der Wettbewerbsarbeit und das Recht der Erstveröffentlichung sind in RPW 8.3 geregelt.

Ravensburg, den 11.09.2017

gez. Dr. Daniel Rapp

Inhalt

1.	EINFÜHRUNG	18
1.1	Die Stadt Ravensburg	18
1.2	Geschichtlicher Überblick.....	19
1.3	Stadtentwicklung	20
2.	WETTBEWERBSGEBIET	22
2.1	Lage des Wettbewerbsgebiets	22
2.2	Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets	23
2.3	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	24
2.4	Bestehende Nutzungsstruktur	25
2.5	Bestehende Verkehrsstruktur	27
2.6	Busbahnhof.....	27
2.7	Bestehende Freiräume und Verbindungsachsen.....	28
2.8	Eigentumsverhältnisse	30
3.	KONZEPTE UND RAHMENPLANUNGEN.....	31
3.1	Rahmenplan Bahnstadt (1999).....	31
3.2	Internationale Gartenausstellung (IGA 2017) – Bewerbung aus 2005	32
3.3	Stadtentwicklungskonzept STEP 2030 (2015).....	32
3.4	Gewerbeflächenkonzept (2016)	33
3.5	Einzelhandelskonzept (Stand Entwurf 2017).....	33
3.6	Radverkehrskonzept (2014)	34
3.7	Rahmenplan an der Schussen (2017).....	35
4.	WETTBEWERBSAUFGABE	37
4.1	Anlass und Ziel des Ideenwettbewerbs	37
4.2	Teilbereichsbezogene Beschreibung der Aufgabenstellung	38
A	Bahnhof, Bahnhofsvorplatz und Transferium sowie südlich angrenzende Flächen.....	38
B	Gleiskörper mit Escher-Wyss-Querung und Unterführung	40
C	Bereich zwischen Gleiskörper und Schussen	42
D	Schussen.....	43
	Allgemeine Verkehrliche Belange.....	45

Auslobung Teil **B**

4.3	Berücksichtigung weiterer fachlicher Rahmenbedingungen	47
4.3.1	Klima	47
4.3.2	Gashochdruckleitung	47
4.3.3	Flappbach.....	47
4.3.4	Gleistrasse	47

1. EINFÜHRUNG

1.1 Die Stadt Ravensburg

Die Stadt Ravensburg liegt zentral in der Region Bodensee-Oberschwaben im Schussental an der regionalen Entwicklungsachse Friedrichshafen/Ulm rund 20 km nördlich des Bodensees. Sie ist als Große Kreisstadt Oberzentrum im Verbund mit den benachbarten Städten Weingarten und Friedrichshafen. Die Stadt hat rund 50.000 Einwohner.

Ravensburg befindet sich am Kreuzungspunkt der Bundesstraßen 30, 32 und 33. Durch das Stadtgebiet verläuft in Nord-Süd-Richtung ein Teil der überregionalen Schnellstraße B 30 (Friedrichshafen/Ulm) sowie die InterRegio-Strecke 751 der Deutschen Bahn mit Haltepunkt in Ravensburg. Die Knotenpunktfunktion der Stadt wird darüber hinaus durch regionale Verkehrsachsen (A 96, L 314, L 288) betont. Der Flughafen Friedrichshafen ist ca. 25 km entfernt.

Ravensburg ist als Oberzentrum geprägt von einer attraktiven Nutzungsmischung, die sich auf die Kernstadt konzentriert. Diese klassisch städtische Mischung aus starker und kleinteiliger Einzelhandelsstruktur, Gewerbeeinheiten unterschiedlicher Größen im Verbund mit Hochschul- und kulturellen Funktionen ist die Grundlage einer ungebrochen hohen Attraktivität des Oberzentrums in der Region. Die städtische Einzelhandelsstruktur bildet dabei den Schwerpunkt der regionalen Bedeutung Ravensburgs.

Ravensburg liegt in einem sich zum Bodensee hin aufweitenden Talbecken. Durchflossen wird die Stadt in Nord-Süd-Richtung von der Schussen, die bei Friedrichshafen in den Bodensee mündet.

Das Siedlungsgefüge Ravensburgs besitzt aufgrund der topographischen Situation im Schussental bandartigen Charakter. Wesentliche, das Gebiet gliedernde Einheiten im Stadtraum sind der Kern der historischen Altstadt, die historische östliche Vorstadt, die angrenzenden blockartigen Stadterweiterungen, die im weiteren Verlauf nach Norden und Süden zunehmend aufgelockerten Siedlungscharakter annehmen, das markante Gewerbeband entlang der Schussen und die westliche Stadterweiterung "Weststadt".

Auf Grund der guten wirtschaftlichen Situation vieler ortsansässiger Unternehmen findet anhaltend aktive Zuwanderung statt und die Einwohnerzahl Ravensburgs wächst weiter.

Die „Stadt der Türme und Tore“ bietet auch Besuchern ein großes Spektrum an Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Kultur- und Freizeiteinrichtungen.

1.2 Geschichtlicher Überblick

Erste Ansiedlungen im Schussental und auf dem Veitsburghügel sind bereits auf die Jungsteinzeit ca. 2000 v. Chr. zurückzuführen.

1088 wurde Ravensburg erstmals urkundlich erwähnt und war bis 1803 freie Reichsstadt.

Im Spätmittelalter war Ravensburg Sitz der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft, der damals führenden deutschen Handelsgesellschaft, die in ganz Europa Niederlassungen hatte und in Ravensburg zu einer Blütezeit führte.

Die rasante wirtschaftliche Entwicklung führte vor allem im 14. Jahrhundert mehrfach zu Erweiterungen des Stadtgebiets. Am markantesten sind dabei die Einbeziehung der so genannten Unterstadt in die Stadtbefestigung und der Abriss der alten Stadtmauer zwischen den beiden Stadtteilen (1330–1370). Dabei entstand auf der Fläche des alten, zugeschütteten Stadtgrabens der heute noch das Stadtbild prägende Marienplatz.

Ende des 14. Jahrhunderts entstand in Ravensburg eine bedeutende Papierproduktion, die ihre Blütezeit im 16. Jahrhundert hatte. Im Mittelalter galt Ravensburg als größter Papierlieferant nördlich der Alpen und war neben Nürnberg die zweite Stadt, die in Deutschland überhaupt Papier herstellte. Bis ins 19. Jahrhundert verlieh dies der Stadt eine markante wirtschaftliche Prägung.

Der Niedergang begann mit dem Ende der Reichsstadtzeit: Alte Absatzmärkte fielen wegen der neuen Grenzen weg. 1833 schloss die erste von sechs Papiermühlen, 1876 die letzte.

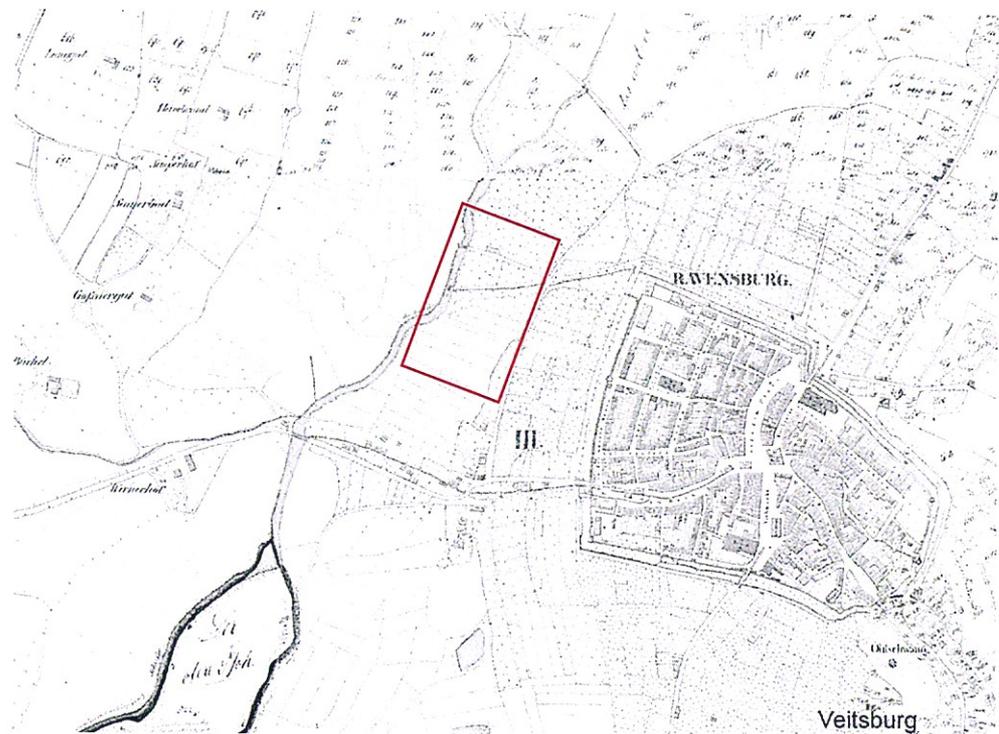
Mit der Zugehörigkeit zum Königreich Württemberg ab 1810 begann eine allmähliche wirtschaftliche Erholung. Die industrielle Entwicklung stützte sich vor allem auf die lange Tradition in der Nutzung der Wasserkraft. Bereits 1402 war in Ravensburg eine der ersten Papiermühlen nördlich der Alpen entstanden; auch für andere industrielle Zwecke wurden seit langem Wassermühlen eingesetzt. Darauf aufbauend entwickelte sich nun schnell eine vielfältige Maschinenbau-Branche; ein weiteres Standbein war die Textilherstellung. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war Ravensburg die größte und industriell am weitesten entwickelte Stadt Oberschwabens und auch politisch ein Zentrum der Region.

Mit dem Bau der Bahnstrecke Ulm–Friedrichshafen trug ab 1847 dieses neue Verkehrsmittel erheblich zum Aufschwung bei, eine wichtige Handelsroute über den Bodensee Richtung Schweiz. Industriell geprägte Gebiete entwickelten sich vor allem entlang der Eisenbahnlinie. Für die Weiterführung der Eisenbahnstrecke nach Norden Richtung Biberach um 1849 wurden die Verlegung der Schussen auf einer Länge von 1,4 km sowie Aufdämmungs- und Chaussierungsarbeiten notwendig. Ab 1850 konnten Züge auf der Strecke Stuttgart-Ulm-Biberach-Durlesbach-Mecklenbeuren verkehren. Mit der zuneh-

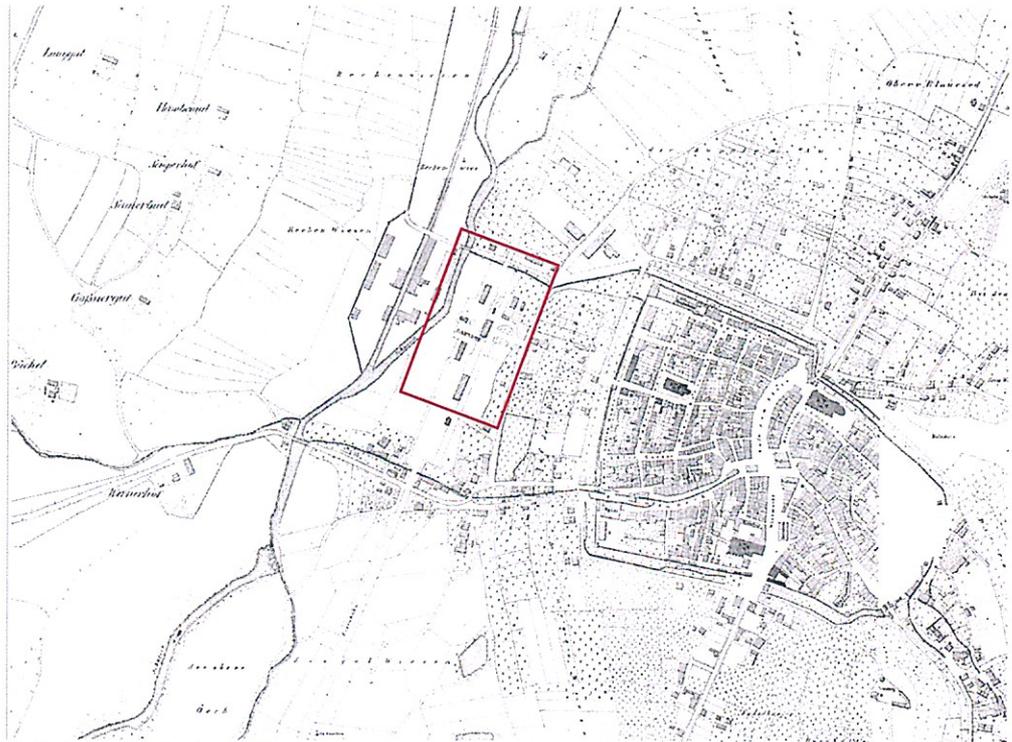
menden Industrialisierung im späten 19. Jahrhundert entwickelte sich der sogenannte "Gründerzeitgürtel" um die Altstadt.

1.3 Stadtentwicklung

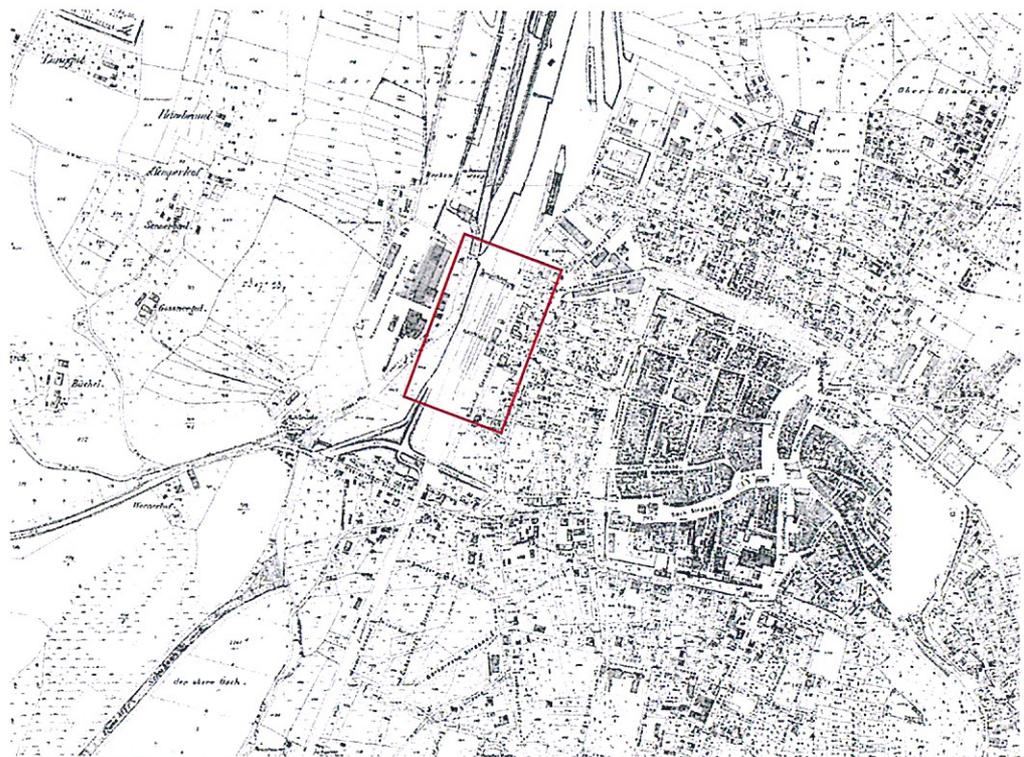
Noch vor wenigen Jahrzehnten waren die Schussen und das Schussental Rückgrat und Raum der städtisch-industriellen Entwicklung. Mit dem Fortschritt der industriellen Produktionsprozesse wurde der Fluss immer mehr den menschlichen Bedürfnissen angepasst und zum Kanal. Ergebnis ist heute, dass die Schussen im städtischen Gefüge vernachlässigt ist und es nur eine erheblich eingeschränkte Zugänglichkeit gibt. Die zeitlichen und räumlichen Grundzüge der Entwicklung des Siedlungsbereichs der Stadt Ravensburg und des Gewässerlaufs der Schussen sind aus den nachfolgenden historischen Karten ablesbar.



Historische Flurkarte 1825



Historische Flurkarte 1875

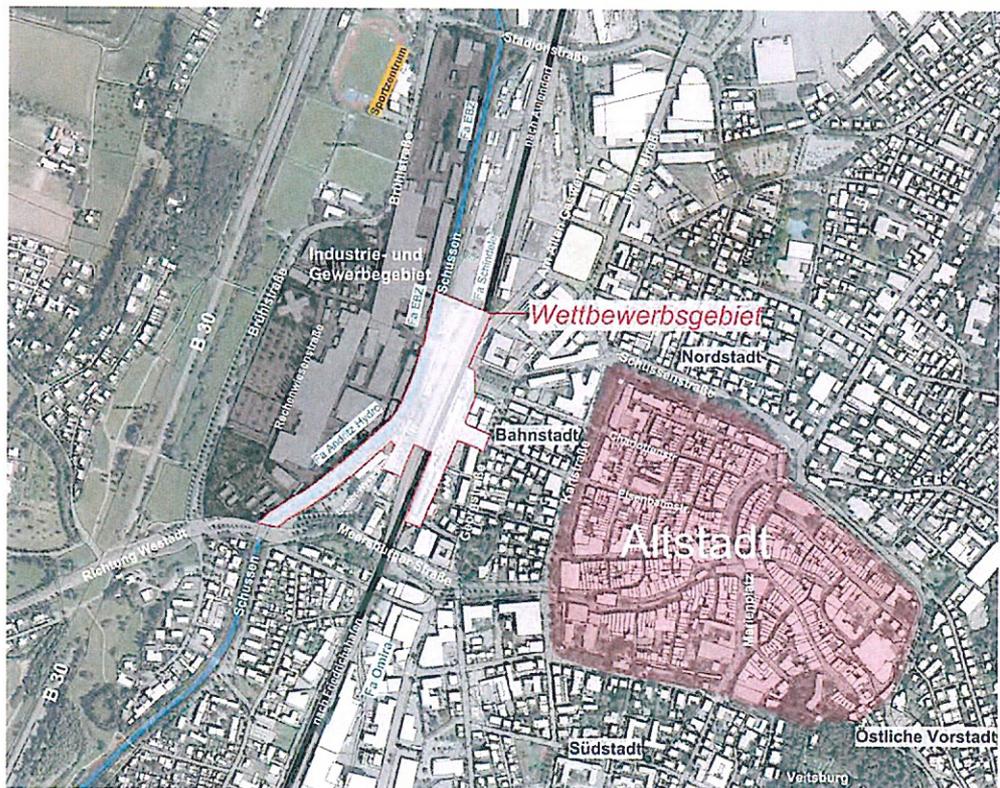


Historische Flurkarte 1909

2. WETTBEWERBSGEBIET

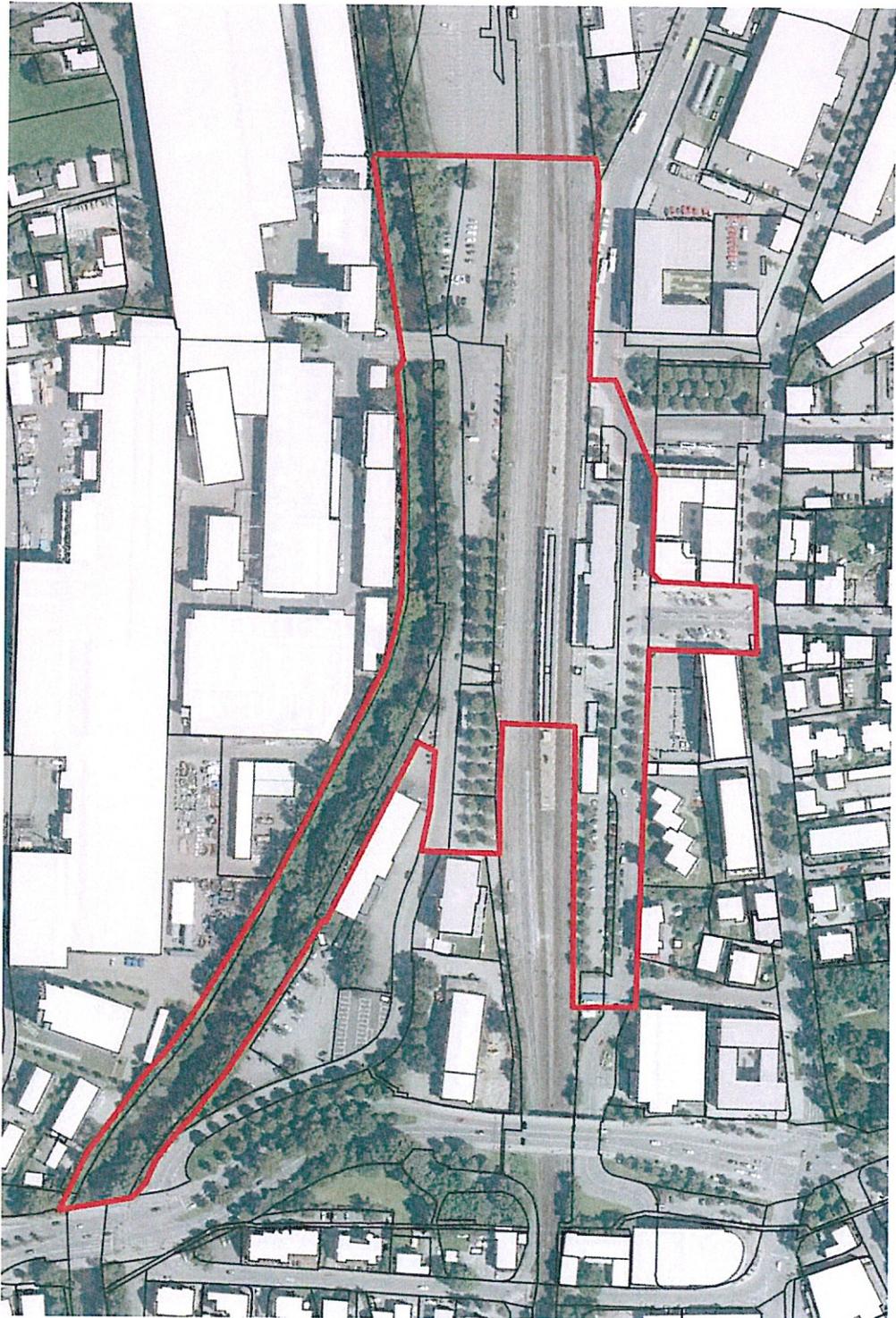
2.1 Lage des Wettbewerbsgebiets

Das Wettbewerbsgebiet mit einer Größe von rund 5,0 ha gehört zum Einzugsbereich des zentralen Bahnhofs in Ravensburg. Es liegt beiderseits der Gleisstrasse in ca. 350 m Entfernung zur Altstadt, zwischen dem Gewerbe- und Industriegebiet "An der Schussen" und der Georgstraße in der Tallage des Schussentals.



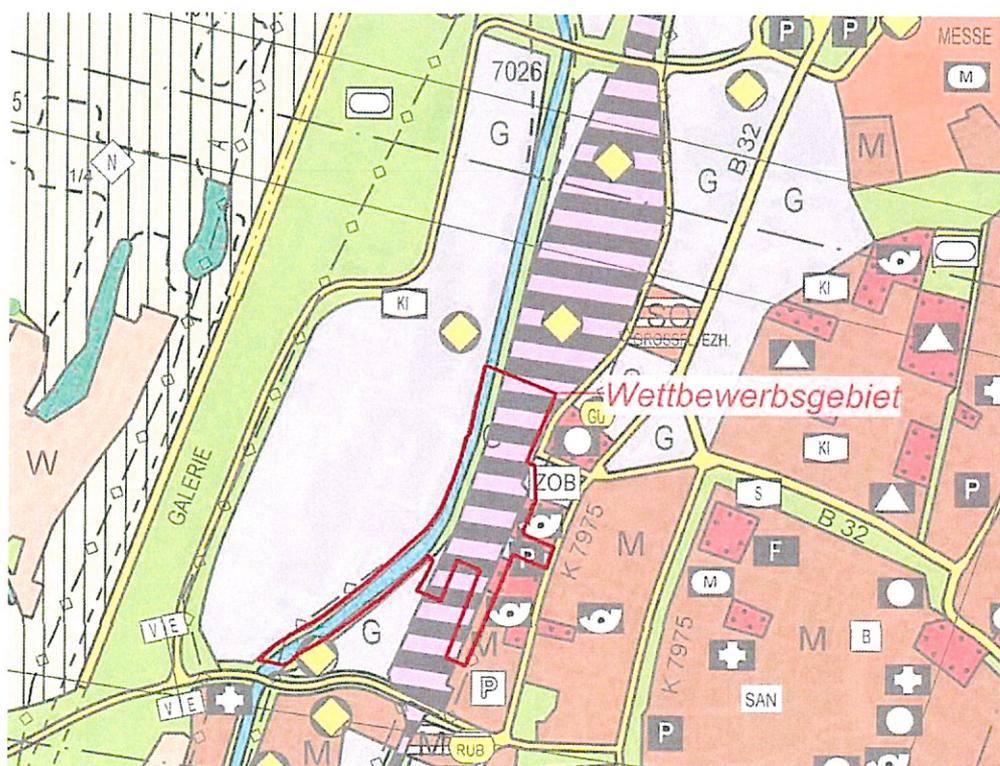
Lage Wettbewerbsgebiet im Stadtgebiet

2.2 Abgrenzung des Wettbewerbsgebiets



2.3 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Der wirksame Flächennutzungsplan des Gemeindeverbands Mittleres Schusental von 1995 stellt den Bereich zwischen dem Gewerbegebiet und Georgstraße wie folgt dar: Entlang der Schussen als Grünfläche, zwischen Schussen und Bahnhofsvorplatz als Flächen für Bahnanlagen, für den Bereich östlich des Bahnhofsgebäudes als gemischte Baufläche sowie Flächen für Gemeinbedarf.



Auszug aus dem Flächennutzungsplan 1995

In der Vergangenheit wurden für den Bereich beiderseits der Gleistrasse bereits Planverfahren angestoßen. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan "Schlegelwinkel zwischen Schussen und Bahntrasse" erfolgte im Jahr 1999. Ziel war die Schaffung einer Straßenverbindung zwischen Meersburger Straße und der Stadionstraße. Die Bebauungspläne erlangten keine Rechtsverbindlichkeit. Deren Inhalte sind entsprechend für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe innerhalb des Wettbewerbsgebiets nicht bindend.

Die angrenzenden gewerblichen Flächen dürfen jedoch nicht in Frage gestellt werden. Nach Abschluss des Wettbewerbs ist darüber zu entscheiden, ob für das Wettbewerbsgebiet oder Teile davon planungsrechtliche Grundlagen geschaffen werden sollen.

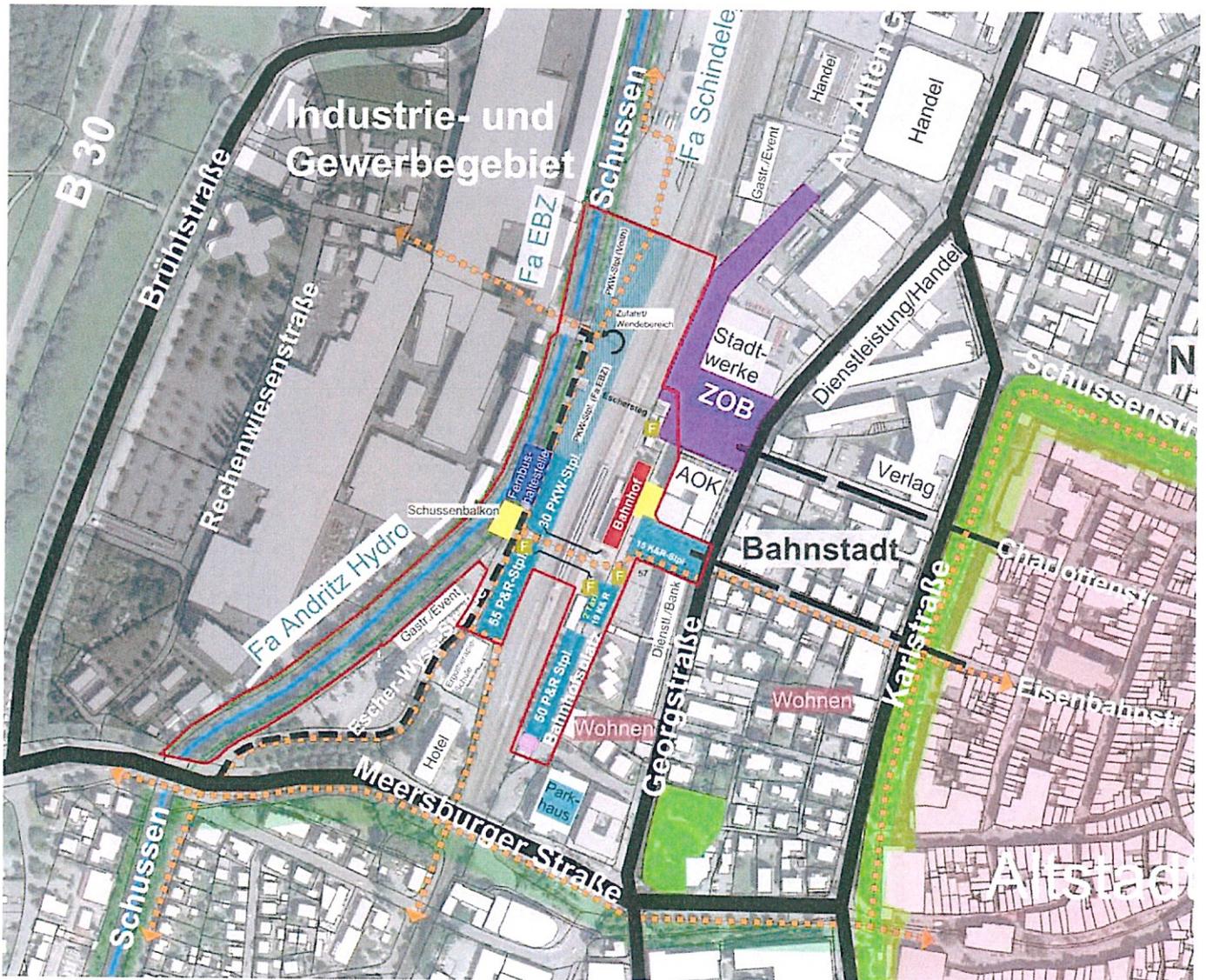
2.4 Bestehende Nutzungsstruktur

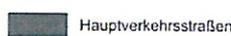
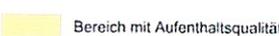
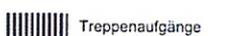
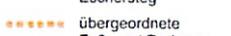
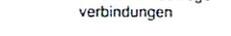
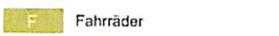
Die Ravensburger Bahnstadt hat sich in den letzten Jahren rasant entwickelt. Architektonisch ansprechende Gebäude sind entstanden. Für viele wurden Planungswettbewerbe durchgeführt. Der Bereich zwischen Bahnlinie und Karlstraße weist neben Wohnnutzungen vor allem Dienstleistungsnutzungen und öffentliche Einrichtungen auf. Das unmittelbare Bahnhofsumfeld ist vor allem von Handels-, Dienstleistungs-, städtische Nutzungen (z.B. Stadtwerke) geprägt. Am Bahnhofsvorplatz und nördlich des Busbahnhofs haben sich aber auch gastronomische Betriebe etabliert.

Westlich der Schussen befinden sich die Firmen EBZ (Engineering, Werkzeug- und Anlagenbau), Voith Paper (Papierindustrie) und Andritz Hydro (Bau von Turbinen für Speicherkraftwerke). Die Flächen nördlich des Escherstegs gehören zur Firma Schindele, die dort eine Tankstelle, Waschanlagen, den Verkauf von Brennstoffen (Anlieferung erfolgt teilweise über ein Gewerbegleis), Kraftstoffen und Reifen betreibt. Außerdem wurde dort ein Fahrradfachmarkt angesiedelt.

Südlich des Plangebiets an der Escher-Wyss-Straße befinden sich eine Bar, eine Physio- und Ergotherapieschule und zukünftig - im ehemaligen WLZ-Gebäude - ein Hotel.

Auslobung Teil **B**



- | | | | | | |
|---|---------------------------------------|---|--|---|---------------------------------|
|  | PKW-Stellflächen (P&R/öffentlich) |  | Hauptverkehrsstraßen |  | Bereich mit Aufenthaltsqualität |
|  | PKW-Stellflächen (an Firma vermietet) |  | Treppenaufgänge
Eschersteg |  | Parken Reisebusse |
|  | Bahnhof |  | übergeordnete
Fuß- und Radwege-
verbindungen |  | Fahrräder |
|  | Busbahnhof |  | Unterführung Gleistrasse |  | Abgrenzung Wettbewerbsgebiet |
|  | Fernbushaltestelle/SEV | | | | |

Bestandsaufnahme

2.5 Bestehende Verkehrsstruktur

Innerhalb des Wettbewerbsbereichs wird zahlreichen verkehrlichen Nutzungsansprüchen nachgekommen. Diese nehmen den überwiegenden Teil der Flächen ein. In der teilbereichsbezogenen Beschreibung der Flächen und der Wettbewerbsaufgabe sind diese nochmals näher ausgeführt. Deren Funktionen müssen sich auch im zu entwickelnden Gesamtkonzept wiederfinden. Derzeit bestehen folgende Verkehrsangebote im Wettbewerbsgebiet:

- 3 Gleise für den Nah- und Fernverkehr der DB und BOB
- 1 Gewerbegleis
- 1 Haltepunkt für den Fernbusverkehr (nicht barrierefrei, mangelhafte Infrastruktur)
- 1 Haltepunkt für den Schienenersatzverkehr (nicht barrierefrei, mangelhafte Infrastruktur)
- 2 Bus-Stellplätze für Touristenbusse
- 2 Taxistände (zusätzlich 8 Stellplätze für wartende Taxis)
- 100 P&R Pkw-Stellplätze (nicht überdacht)
- 34 K&R Pkw-Stellplätze für Kurzparker (nicht überdacht)
- 30 Öffentliche Pkw-Stellplätze (nicht überdacht)
- 60 private Firmenstellplätze auf öffentlichen Grund (verpachtet)
- 100 Fahrradstellplätze (überdacht)
- 50 Fahrradstellplätze (nicht überdacht)
- 120 Fahrradstellplätze (überdacht) für Dauerparker im "Radhaus" (im Bau)
- 12 Velocity-Stations-Plätze

Eine Differenzierung zwischen Stellplätzen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren oder Elektromotoren erfolgt nicht, da deren Raumbedürfnisse vergleichbar sind und sich in der Maßstäblichkeit eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs nicht auswirken.

2.6 Busbahnhof

Hier befinden sich die Haltestellen der Nahverkehr- und Regionalbuslinien. An den 14 Bussteigen fahren sämtliche Stadt- und Regionalverkehre an und ab. Der Busbahnhof ist als gut strukturiert und funktional gestalteter Verkehrsraum wahrnehmbar. Er wird von den Aufstellflächen für die Busse mit den teilweise

überdachten und mit Bäumen überstandenen Warteflächen geprägt. Da der Platzbereich nicht vollständig ausreicht, gibt es weitere Aufstellflächen für Busse westlich entlang der Straße "Am alten Gaswerk". Weiter nördlich und an der Ostseite dieser Straße befinden sich weitere Busstellplätze als Warte- und Pausenzone. Nördlich des Radhauses steht der Aufgang auf den Eschersteg.

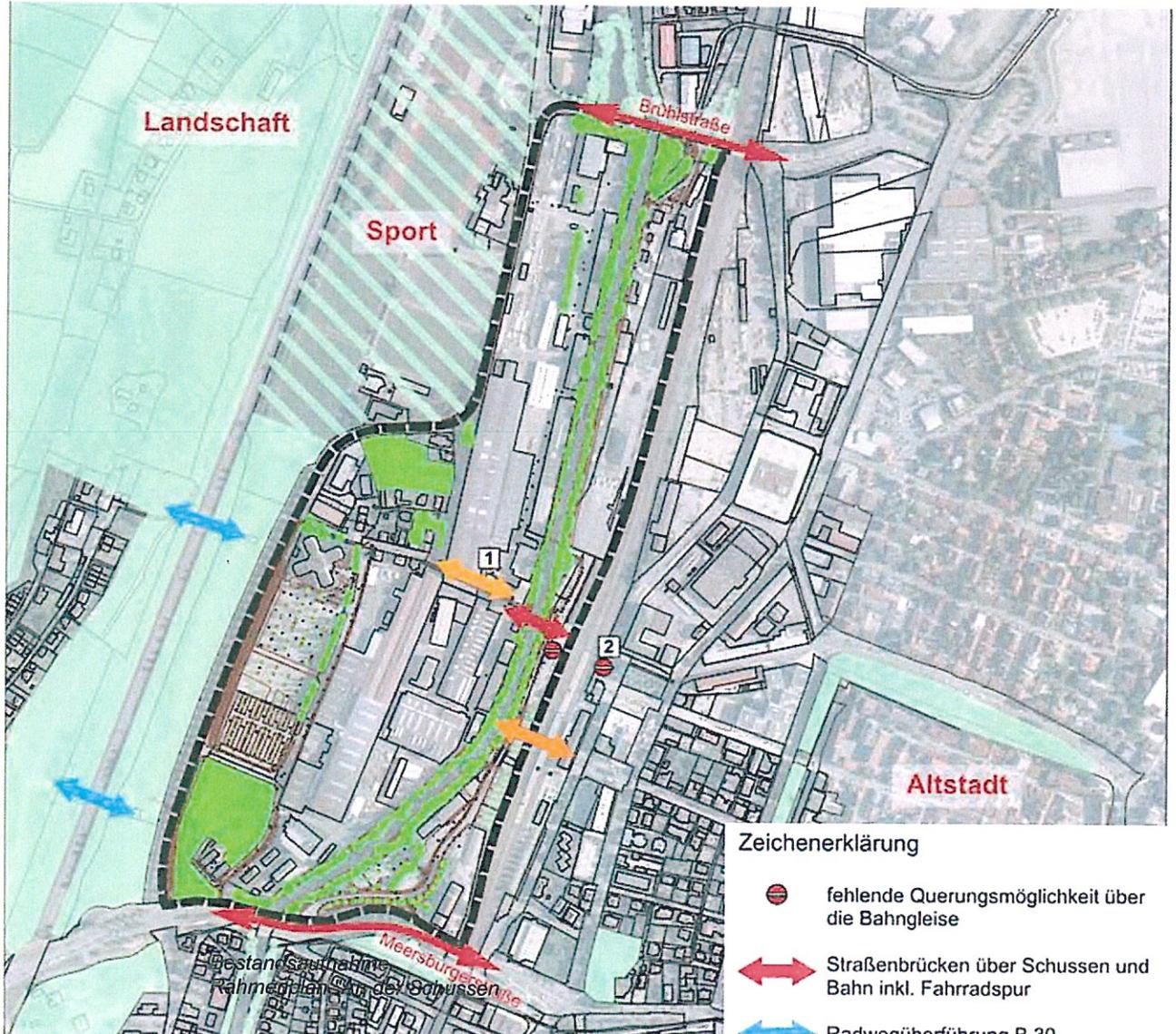
2.7 Bestehende Freiräume und Verbindungsachsen

Trotz der zentralen Lage des Wettbewerbsgebiets in Ravensburg wird insbesondere das Areal westlich der Gleisanlagen nahezu nicht zur Kenntnis genommen. Attraktive Freiräume fehlen.

Auf kurzem Weg ist die Altstadt vom westlichen Bereich fußläufig nur durch die Unterführung vom Bahnhofsvorplatz zu erreichen (barrierefrei durch Aufzüge). Die Unterführung endet am "Schussenbalkon", ein Plateau, das sich über die dortige Flussbiegung schiebt. Aufgrund des Umfelds bietet der Platz wenig Aufenthaltsqualität.

Eine ehemals vorhandene und unter Denkmalschutz stehende Überführung über die Gleisanlagen - der "Escher-Steg" - wurde wegen Sicherheitsmängeln bis auf die beiden Treppenaufgänge abgebaut. Die in der Brühlstraße gelegenen Sportanlagen, die westlich angrenzenden Naherholungsgebiete und die Weststadt sind ebenfalls nur durch eine Unterführung ("Voith-Tunnel") in Höhe der Schussenbrücke (Einmündungsbereich der Escher-Wyss-Straße ins Industriegebiet) erreichbar.

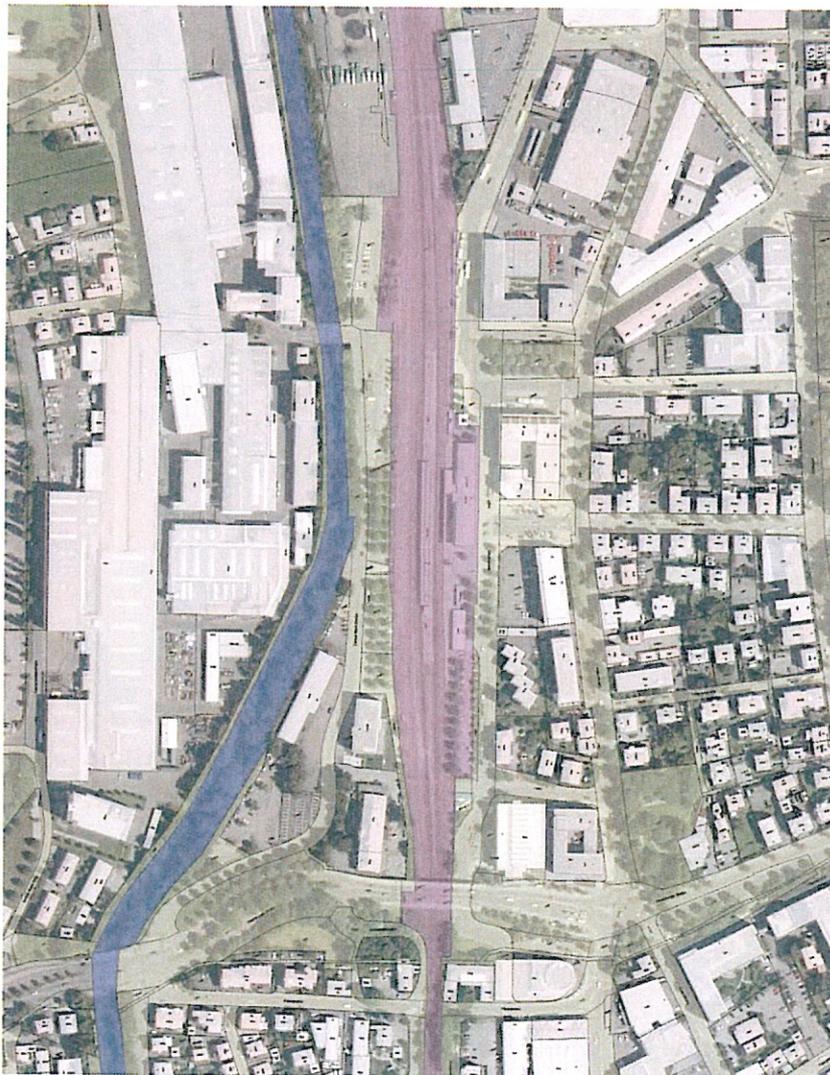
Richtung Süden besteht über die Meersburger Straße eine - wenn auch nicht sehr attraktive - fuß- und radläufige Verbindung zum Naherholungsraum Schussen mit Höllbachmündung (Uferstraße). Dort wurde im Zuge des hochwassersicheren Ausbaus der Schussen ein vielgenutzter Erholungsraum mit Zugängen zur Schussen geschaffen.



- Zeichenerklärung**
-  fehlende Querungsmöglichkeit über die Bahngleise
 -  Straßenbrücken über Schussen und Bahn inkl. Fahrradspur
 -  Radwegüberführung B 30
 -  Fußgängerunterführung
 -  Grünstrukturen im Plangebiet
 -  Grünstrukturen und freie Landschaft außerhalb des Plangebietes
 - Sportanlagen

2.8 Eigentumsverhältnisse

Auf dem folgenden Plan sind die Eigentumsverhältnisse dargestellt. Unterschieden wird in Flächen der Stadt, des Landes und der Bahn. Die übrigen, nicht markierten Flächen sind in Privatbesitz. Für Teile der bisherigen Bahnflächen wird die Stadt versuchen, eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken zu erwirken und im Anschluss den Erwerb zu prüfen. Im Rahmen der Wettbewerbsaufgabe sollen die Eigentumsverhältnisse grundsätzlich keine Rolle spielen. Lediglich der zentrale Gleiskörper (vgl. Lageplan und Eintrag im ausgegebenen Kataster) soll nicht in Frage gestellt werden.



gelb- städtische Flächen

pink- Deutsche Bahn Netz Aktiengesellschaft

blau- Land Baden-Württemberg

3. KONZEPTE UND RAHMENPLANUNGEN

Die Entwicklung des Wettbewerbsgebietes war bereits mehrfach Inhalt konzeptioneller Arbeiten.

3.1 Rahmenplan Bahnstadt (1999)

Um das Jahr 1999 nahm die Stadt Ravensburg eine komplexe Aufgabe in Angriff: Die Entwicklung der „Bahnstadt“, die Fläche zwischen Schussen und Karlstraße, Deisenfang / Meersburger Straße. Aus einer heterogen anmutenden „Zwischenstadt“ sollte sich die Bahnstadt zu einem kompakten und lebendigen Stadtteil mit städtischen Funktionen entwickeln.

Aus heutiger Sicht hat sich das Bahnhofsareal östlich der Bahntrasse als Teilgebiet des städtebaulichen Sanierungsgebiets auf Grundlage des Rahmenplans für die Bahnstadt sehr positiv entwickelt.

Durch Sanierung und Modernisierung, aber auch durch Abriss und Neubau entstanden hier moderne Büro- und Dienstleistungsgebäude (z.B. Gebäude der Technischen Werke Schussental (TWS), ehemaliges Postareal (heute AOK u.a.) und das ehemalige Autohaus Sommer, heute das Medienhaus Schwäbischer Verlag mit 300 Arbeitsplätzen). Der maßgebliche Umbau des öffentlichen Raums (insb. Bahnhofsvorplatz, P&R Parkplätze, ZOB, Ertüchtigung der Bahnsteige, der Unterführung und des Transferiums) trug hierzu ebenso bei.

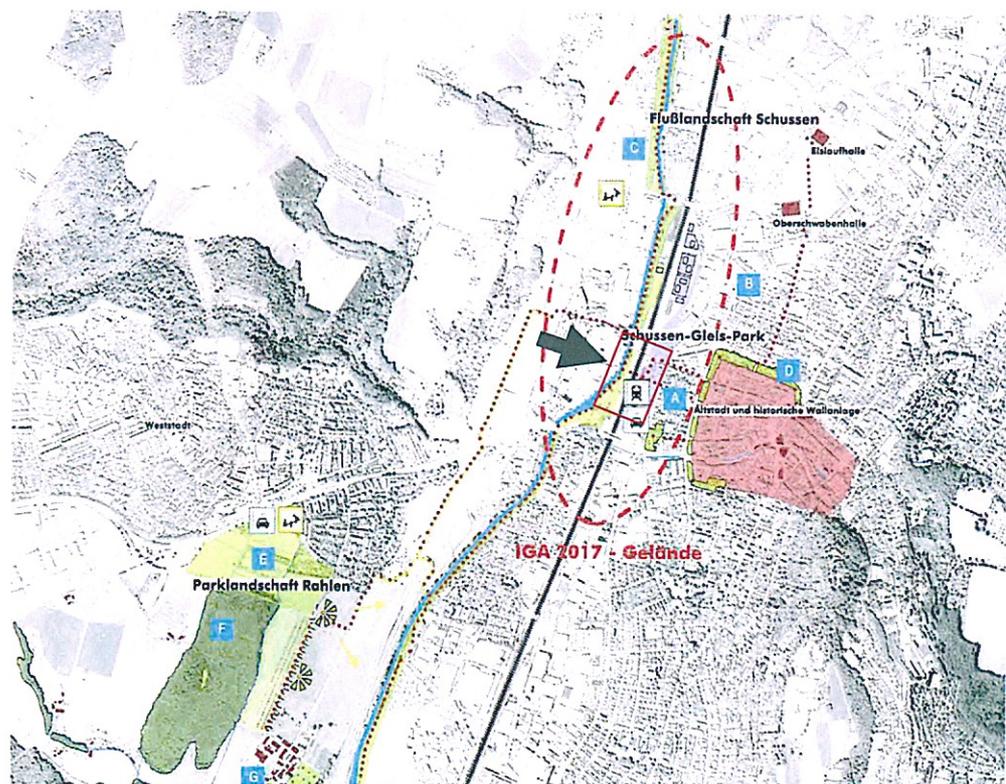
Die Umsetzung des Rahmenplanes kann als abgeschlossen angesehen werden. Auf den Ergebnissen kann aufgebaut werden.



Entwicklungsstrategie Bahnstadt

3.2 Internationale Gartenausstellung (IGA 2017) – Bewerbung aus 2005

Im Herbst 2005 erhielt die Bodenseeregion die Option auf die Ausrichtung einer Internationalen Gartenschau IGA im Jahr 2017. Ravensburg engagierte sich in diesem Projekt als eine von 11 deutschen, 5 österreichischen und 7 Schweizer Kommunen mit dem Leitthema für Ravensburg "Stadt am Fluss". Das Rückgrat des Beitrags der Stadt Ravensburg für die IGA 2017 bildete die Schussen. Auch damals war es die zentrale Idee, die Schussen für den Stadtraum der Stadt Ravensburg in Form eines "Freiraumkorridors" erlebbar zu machen. Die Bewerbung konnte sich nicht erfolgreich durchsetzen. Die formulierte Leitidee, die Schussen erlebbar zu machen, ist weiterhin zentrales Ziel der Stadtentwicklung.



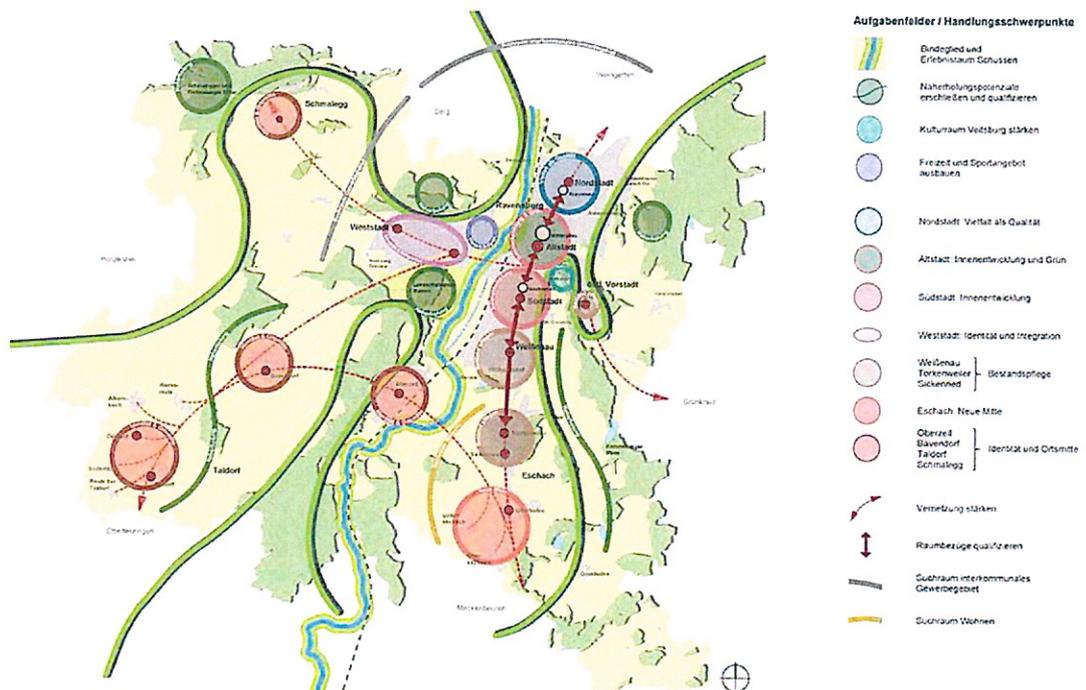
Konzeptplan der IGA-Bewerbung (siehe auch Plan in der Anlage 10)

3.3 Stadtentwicklungskonzept STEP 2030 (2015)

Der 2015 abgeschlossene Planungsprozess zum Stadtentwicklungskonzept (Ravensburg 2030) formuliert die Entwicklung eines vielfältigen Stadtraums, in dem die Schussen ein deutlich erlebbares Element sein soll. Die Schussenaue soll als attraktives Naherholungs- und Freizeitband in Wert gesetzt und vernetzt werden. Außerdem soll der Bereich rund um den Bahnhof die Funktionen eines Stadteingangs mitten in der Stadt und eines zentralen ÖPNV-Knotenpunkts der

Auslobung Teil B

Stadt Ravensburg erfüllen. Das Fahrrad soll weiter zu einem konkurrenzfähigen Fortbewegungs- und Transportmittel entwickelt werden. Gleichzeitig muss die notwendige Fahrradinfrastruktur, insbesondere Abstell-/Unterstellmöglichkeiten an zentralen Orten, angeboten werden.



Stadtentwicklungskonzept (siehe auch Plan in der Anlage 11)

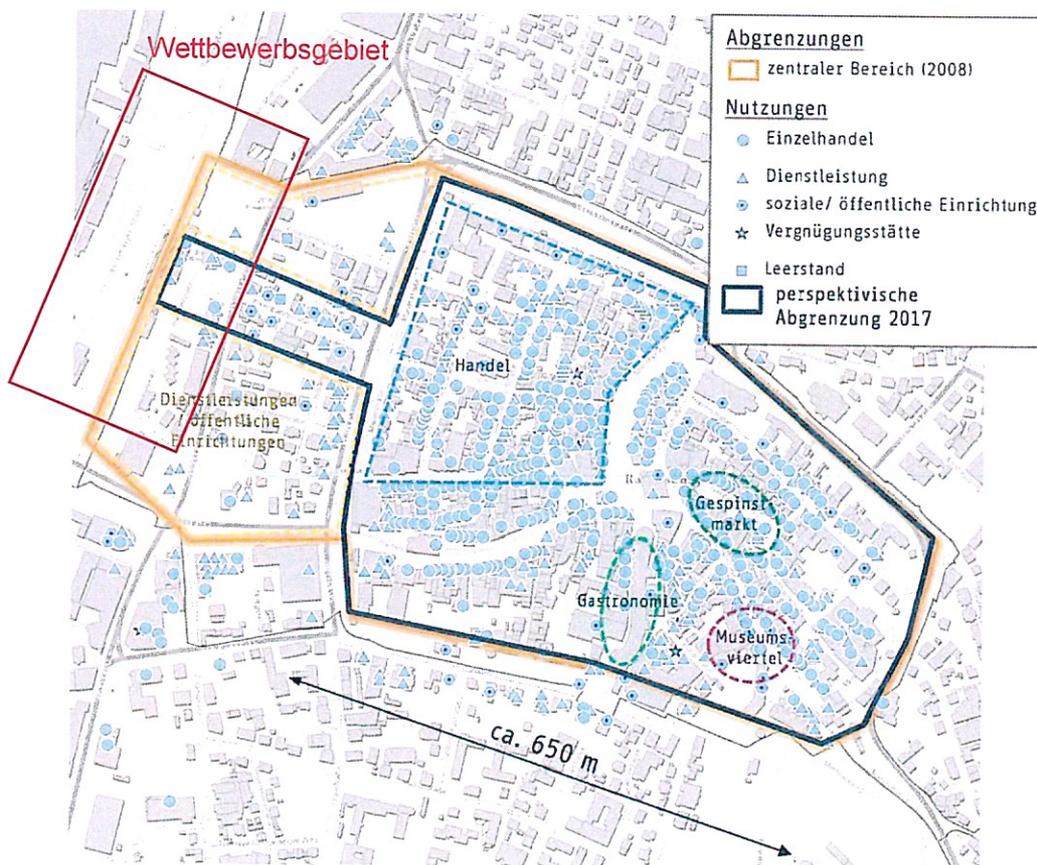
3.4 Gewerbeflächenkonzept (2016)

Aus dem Gewerbeflächenkonzept ist für das Wettbewerbsgebiet lediglich die Zielsetzung relevant, dass die siedlungsnahen Gewerbestandorte zu sichern sind. Die Entwicklungen innerhalb des Wettbewerbsgebiets dürfen den Bestand und die Entwicklung der gewerblichen und industriellen Nutzungen nicht in Frage stellen bzw. nicht zu einschränkenden Nutzungskonflikten führen.

3.5 Einzelhandelskonzept (Stand Entwurf 2017)

Das beschlossene Einzelhandelskonzept stammt aus dem Jahr 2008 und wurde 2012 aktualisiert. Derzeit erfolgt eine Fortschreibung. Nach dem neuen Entwurf sollen die Altstadt sowie der Bereich zwischen Altstadt und Bahnhof entlang der Eisenbahnstraße dem zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt (ZVB) zugehören.

Auslobung Teil B



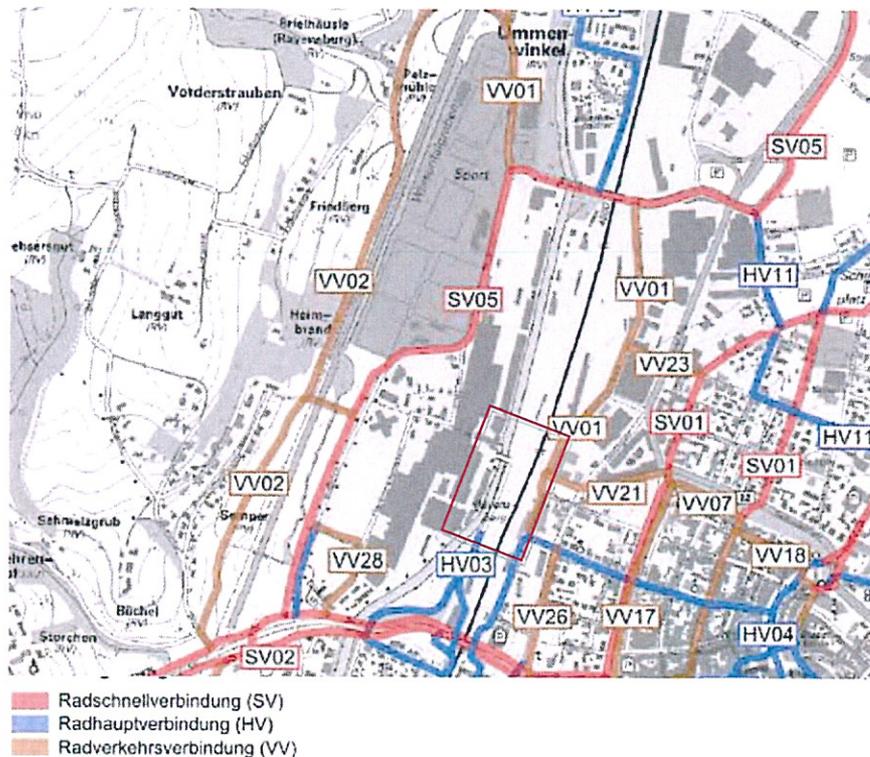
Auszug aus Entwurf Einzelhandelskonzept 2017

3.6 Radverkehrskonzept (2014)

Das Ziel des Radverkehrskonzepts Ravensburg ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils in der Alltagsmobilität. Dies soll insbesondere durch eine verbesserte Infrastruktur für den Radverkehr geschehen. Das entwickelte Radverkehrsnetz besteht aus fünf Radschnellverbindungen, die aus Eschach, Weststadt, Weingarten und von der Wangener Straße kommend in die Ravensburger Innenstadt führen. Hinzu kommt eine Schnellverbindung, die von der Weststadt über das Gewerbegebiet entlang der Brühlstraße weiter Richtung Weingarten führt. Sie verbindet damit die Wohngebiete der Stadt Weingarten und der Weststadt mit den großen Arbeitsplatzstandorten. Bei der Netzgestaltung werden die Verknüpfungspunkte zum Bahnhof besonders berücksichtigt.

Eine der Hauptverbindungen endet derzeit in der Stadionstraße und beginnt wieder in der Escher-Wyss-Straße auf Höhe des Bahnhofs. Das Konzept hat den Lückenschluss nicht vorgesehen, da die Grundstücke hierfür nicht zur Verfügung stehen. Sobald die erforderlichen Teilflächen in städtischer Hand sind, wäre auch der Lückenschluss anzustreben und umzusetzen.

Die Kombination von Fahrrad und dem schienengebundenen öffentlichen Verkehr ist eine leistungsstarke, nachhaltige Form der Mobilität. Entscheidend für die Annahme des Bike & Ride-Konzepts durch die Bürger sind die Qualität der Abstellanlagen am Bahnhof/Haltepunkt sowie die sichere und zügige Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.



Derzeit gibt es im Bahnhofsumfeld mehrere dezentrale Radabstellanlagen, zum Teil mit Überdachung. Ein Radparkhaus für 120 Fahrräder befindet sich im Bau und wird noch 2017 in Betrieb gehen.

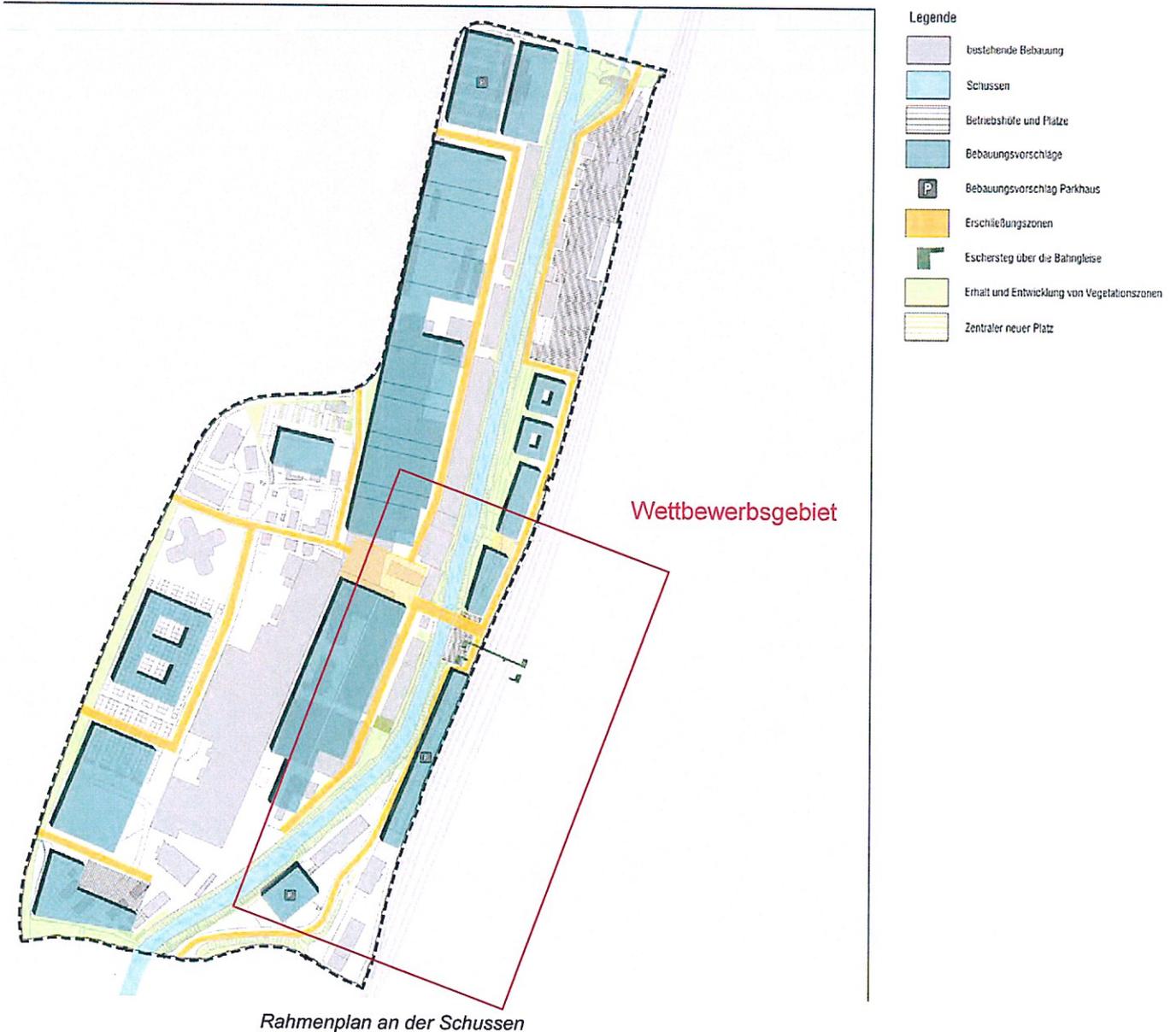
3.7 Rahmenplan an der Schussen (2017)

Der im Juni 2017 beschlossene Rahmenplan für das hauptsächlich gewerblich und industriell genutzte Areal entlang der Schussen zielt auf den Erhalt und die Weiterentwicklung des innerstädtischen Gewerbe- und Industriegebiets ab und zeigt die künftigen gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten auf. Es soll städtebaulich im zentralen Bereich auf eine Öffnung und Anbindung des Industrie- und Gewerbegebiets an die Innenstadt hingewirkt werden. Die Schussen soll als Erholungs- und Aktivraum erlebbar gemacht werden. Außerdem ist der Ausbau wichtiger Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung entlang der Schussen, sowie in Ost-West-Richtung zur Anbindung der Sportanlagen und des Gewerbestandorts westlich der Bahntrasse an die Innenstadt anzustreben. Es soll das

Auslobung Teil B

innenstadtnahe Gewerbequartier gefördert werden, in dem die Menschen an ihren Arbeitsplätzen von einem hochwertigen Umfeld des Schussenufers und von den kurzen Wegen zur Innenstadt und zum ÖPNV-Knotenpunkt profitieren können. So soll auch die Schussen, die den Ravensburger Siedlungsraum bislang kaum wahrnehmbar durchfließt, erlebbar gemacht werden.

Der Bereich zwischen Bahnlinie und Schussen wurde bereits im Sommer 2016 in einem Bürgerworkshop bearbeitet. Von den beiden Arbeitsgruppen wurden sehr unterschiedliche, geradezu konträre Vorschläge für diese Fläche entwickelt. Die Dokumentation ist der Auslobung beigelegt. Die dargestellte Planfassung stellt innerhalb des Wettbewerbsgebiets eine denkbare, aber keine zwingende Form der Nachverdichtung dar.



4. WETTBEWERBSAUFGABE

4.1 Anlass und Ziel des Ideenwettbewerbs

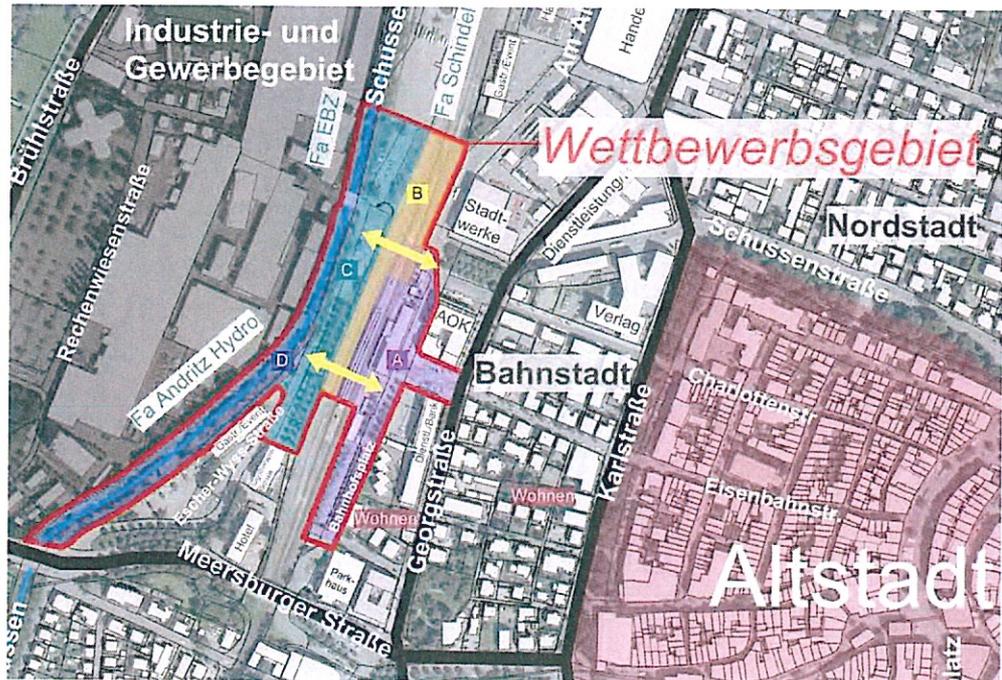
Das Umfeld des Bahnhofs und das Bahnhofsgebäude von Ravensburg sollten für Bewohner und Besucher der Stadt ein anspruchsvolles Entree bilden. Der heutige Stadteingang weist hier erhebliche Defizite auf, obwohl in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Maßnahmen zur Aufwertung durchgeführt worden sind. Insbesondere sind wichtige Teilstücke der Straße Bahnhofplatz und das Umfeld des aus einem Wettbewerb entwickelten Postblocks neu gestaltet worden. Es fehlte aber bisher ein Gesamtkonzept für das Bahnhofsumfeld, so dass nach wie vor ein erheblicher Gestaltungsbedarf besteht.

Durch die Elektrifizierung der Südbahn, die in diesem Teilabschnitt zwischen Friedrichshafen und Aulendorf in den Jahren 2020 bis 2022 erfolgen soll, erfährt das Wettbewerbsgebiet einen Impuls. Es ist davon auszugehen, dass dieser zur Verfügbarkeit weiterer Teilflächen in diesem Bereich führen kann als Voraussetzung für die Umsetzung städtebaulicher Entwicklungsvorstellungen. Bis zum Abschluss der Elektrifizierung der Südbahn soll mit diesem Konzept die Entwicklung des Stadtraums möglichst weitgehend vorbereitet werden. Im Einzelfall soll im erforderlichen und zugleich angemessenen Umfang auf die Freistellung von Bahnflächen und die Prüfung deren Erwerbs bzw. auf Ausnahmemöglichkeiten von bisher beschränkenden Rahmenbedingungen hingewirkt werden. Hierfür sollen die Wettbewerbsarbeiten Hilfestellungen geben.

Gegenstand des Ideenwettbewerbs ist die Erarbeitung einer freiraumplanerischen, städtebaulichen und verkehrlichen Konzeption für die Weiterentwicklung des Wettbewerbsgebiets zu einem lebendigen urbanen Stadteingang mitten in der Stadt nur wenige hundert Meter von der historischen Altstadt entfernt. Das Wettbewerbsgebiet umfasst das Bahnhofsumfeld beidseits der Gleise bis einschließlich zum Westufer der Schussen mit umfangreichen Parkieranlagen für Pkw, Fahrräder, Busse und Taxen mit einer Größe von ca. 5,0 ha.

Im Zentrum der Wettbewerbsaufgabe soll die qualitative Aufwertung des Bahnhofsumfelds insbesondere im Hinblick auf die Steigerung der Aufenthaltsqualität liegen. Der Fluss Schussen soll im Stadtraum wahrnehmbar und erlebbar werden. Für den in die Jahre gekommenen Bahnhof und die Querung der Gleise sollen Ideen für eine bauliche und inhaltliche Neugestaltung vorgeschlagen werden. Gleichzeitig sind für die vielfältigen verkehrlichen Nutzungserfordernisse innerhalb des Wettbewerbsgebiets Ansätze für eine intelligente Gestaltung und flächensparende Neuordnung zu entwickeln.

4.2 Teilbereichsbezogene Beschreibung der Aufgabenstellung



Übersichtsplan

- A** Bahnhof, Bahnhofsvorplatz und Transferium sowie südlich angrenzende Flächen

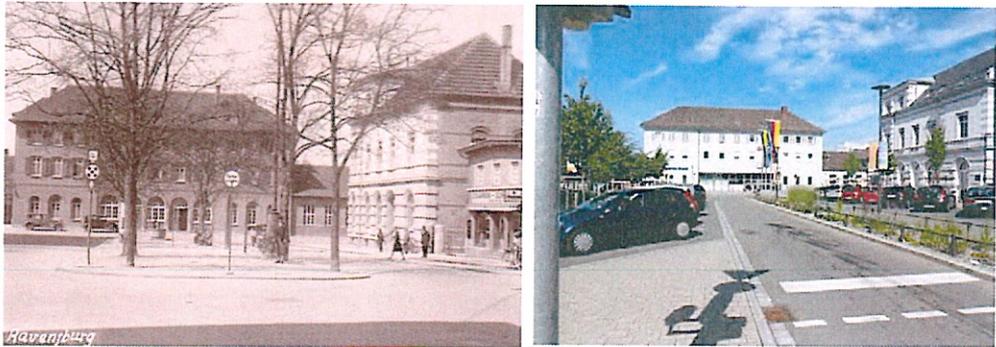
Der Bahnhof ist das Eintrittstor in die Innenstadt. Er ist sowohl für die Stadt als auch für die Region ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Er wird gegenwärtig von Regional- und Fernverkehrszügen in Richtung Friedrichshafen und in Richtung Ulm sowie vereinzelt von Güterzügen angefahren. Neben den Zügen der DB verkehrt seit 1993 auch die Bodensee-Oberschwaben-Bahn (BOB) auf der Bahnstrecke. Der Bahnhof besitzt 3 Gleise mit einem Mittelbahnsteig.

Das Bahnhofsgebäude beherbergt neben den Schaltern der Bahn und des Verkehrsverbunds, eine Wartehalle, einen Zeitschriftenkiosk und eine Bäckerei. Die Grundfläche der Bäckerei beträgt ca. 200 m². Die Summe der Nutzflächen im EG wird auch zukünftig in einer Erdgeschosebene benötigt. Die oberen Geschosse werden durch die DB und Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH genutzt. Auch dieses Nutzungsvolumen muss erneut dargestellt werden.

Baulich wird der Bahnhof den heutigen Anforderungen an Nutzung und Architekturqualität nicht gerecht. Es steht nicht unter Denkmalschutz. In der Wettbewerbsaufgabe kann ein Neubau vorgesehen werden.

Auslobung Teil **B**

Der Bahnhofsvorplatz wurde vor wenigen Jahren grundsätzlich neu gestaltet. Die Nordseite des Platzes bestimmt der „Postblock“ mit der historischen Fassade des ehemaligen Postgebäudes von 1891 und der neuen Außengastronomie sowie den modernen Fassaden der übrigen Blockrandbebauung. Der Bahnhofsvorplatz ist durch verkehrliche Anforderungen geprägt.



Bahnhofsvorplatz ca. 1930 Quelle: Stadtarchiv

Bahnhofsvorplatz mit Bahnhof 2017

Der Teil der Straße „Bahnhofplatz“ zwischen dem Busbahnhof und der Bahnhofsunterführung südlich des Bahnhofsgebäudes wird als „Transferium“ bezeichnet. Es stellt einen Verbindungsbereich zwischen den Angeboten des ÖPNV dar und soll das zügige Umsteigen erleichtern.

Nördlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich eine durch die Stadt betreute öffentliche Toilettenanlage, deren Funktion gesichert werden soll. Dies ist auch an anderer Stelle im Wettbewerbsgebiet möglich.

An die Toilettenanlage wird sich das „Radhaus“ (derzeit im Bau, im Kataster eingetragen, Pläne in Anlage 8), ein automatisiertes Fahrradparkhaus für Abonnenten (vorrangig Pendler) anschließen. In diesem sollen rund 120 Fahrräder Platz finden.

Südlich des Bahnhofsgebäudes bzw. der Unterführung befindet sich direkt am Gleiskörper in einem eingeschossigen Gebäude die Stellwerktechnik. Diese Nutzung muss an diesem Standort verbleiben, kann jedoch baulich in ein neues Bebauungskonzept integriert werden.

Daran schließen sich weiter südlich zwischen der Straße Bahnhofplatz und den Gleisen Stellplätze für Pkw und Touristenbusse an. Diese Stellplätze sind weiterhin nachzuweisen. Sie können jedoch in ein Gesamtkonzept zur funktionalen und baulichen Bündelung einbezogen werden.

Das noch unbebaute Eckgrundstück (außerhalb des Wettbewerbsgebiets) Eisenbahnstraße 57 wird derzeit als Parkplatz genutzt. Es befindet sich in Privatbesitz. Für dieses Grundstück liegt eine Baugenehmigung für ein Hotel vor. Eine kurzfristige Umsetzung steht noch nicht fest. Die genehmigte bauliche Kubatur soll in der Wettbewerbsaufgabe berücksichtigt werden. Der Hauptzugang zum

Auslobung Teil **B**

Hotel ist von der Eisenbahnstraße geplant, die Zufahrt für Pkw erfolgt von der Georgstraße aus.

Aufgaben des Ideenwettbewerbs für den Bereich A sind:

- Vorschläge zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Freibereich
- Entscheidung über Erhalt oder Neubau des Bahnhofsgebäudes, im Falle eines Neubaus wird ein Vorschlag über die Kubatur erwartet
- Nutzungskonzept für das Bahnhofsgebäude, das die Einschränkungen durch die umgebenden Nutzungen, die besondere Lage und das Umfeld berücksichtigt
- Vorschläge für die Anordnung des ruhenden Verkehrs mit Kurzzeitparkplätze, Kiss&Ride-Bereich, sonstige Stellplätze und Stellplätze für Fahrräder
- Einbindung der öffentlichen Toilettenanlage
- Einbindung des Stellwerks

B Gleiskörper mit Escher-Wyss-Querung und Unterführung**Gleiskörper**

Neben den drei Gleisen für den Nah- und Fernverkehr besteht ein Gewerbeleis. Dieses wird ausschließlich durch die Firma Schindele genutzt für die Anlieferung von Festbrennstoffen. Diese Gleise müssen erhalten bleiben.

Im Rahmen der in den Jahren 2020 und 2022 vorgesehenen Elektrifizierung der Südbahn werden umfangreiche bauliche Maßnahmen erforderlich. Es wird davon ausgegangen, dass heute noch von der Bahn genutzte Teilflächen frei werden und für neue Nutzungen zur Verfügung gestellt werden können. Die weiterhin für die Bahn erforderlichen Flächen sind im Katasterplan gekennzeichnet und unbedingt zu beachten. Die außerhalb des Gleisbereichs befindlichen Flächen sollen in das Ideenkonzept eingebunden werden.

Escher-Wyss-Steg

Nördlich des Bahnhofs befand sich der denkmalgeschützte, seit dem Jahr 2004 aus Sicherheitsgründen abgebaute Fußgänger-Steg („Escher-Wyss-Steg“) aus dem Jahre 1909. Er ging 1994 durch die Privatisierung der Deutschen Bahn an die Stadt Ravensburg über. Es handelt sich um eine Fachwerkkonstruktion aus Stahl, die als Dreifeldträger mit ca. 58 m Länge die gesamte Gleisanlage überspannte. Er diente als Verbindung zwischen der Altstadt und den westlich angrenzenden Landschaftsräumen. Wie in der historischen Karte aus dem Jahr 1875 ersichtlich wird, bestand lange Zeit eine allgemeine Verbindung zwischen den Flächen östlich und westlich der Schussen. Erst mit der Überbauung mit In-

Auslobung Teil B

dustriehallen wurde diese Verbindung unterbrochen und auf einen Fußgängertunnel reduziert, der noch heute die industriellen Flächen westlich der Schussen unterquert und für die Öffentlichkeit nutzbar ist. Die Treppenaufgänge des abgebauten Stegs stehen noch vor Ort, der Überbau ist eingelagert.



Eschersteg ca. 1930 Quelle: Stadtarchiv



Eschersteg ca. 2004 Quelle: Bürgerforum Altstadt

Ein originalgetreuer Wiederaufbau ist ausgeschlossen, zum einen, da sich die alte Substanz in einem schlechten Zustand befindet, zum anderen, da die Anforderungen an eine zeitgemäße Querung der Gleistrasse das ursprüngliche Erscheinungsbild maßgeblich verändern würden. So wäre der Steg durch die Elektrifizierung deutlich zu erhöhen (rund 1,20m, also auf rund 8,50m über dem Gleis) und durch Sicherungsmaßnahmen gegenüber den Oberleitungen zu ergänzen. Eine erneute Querung könnte jedoch helfen die Barrierewirkung der Gleisanlage zu reduzieren. Da die südlich gelegene Unterführung barrierefrei ausgestaltet ist, muss diese Anforderung an die zweite Querung nicht zwingend gestellt werden. Es ist jedoch die Anbindung der Gleisanlage (Bahnsteige 2 und 3) anzustreben. Der Standort sollte im Bereich nördlich des Bahnhofs liegen, ist aber nicht an den historischen Standort gebunden.

Bahnhofsunterführung

Die Bahnhofsunterführung südlich des Bahnhofsgebäudes stellt derzeit die einzige Möglichkeit zur Querung der Bahntrasse für Fußgänger und Radfahrer dar. Die nächsten Querungsmöglichkeiten sind im Süden die Meersburger Straße und im Norden die Stadionstraße. Die Unterführung ist damit die ausschließliche Verbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und den westlich der Gleise befindlichen Nutzungen: P&R Parkplätze, Schussen und Industrie- und Gewerbeflächen. Die breite und helle Unterführung stammt aus dem Jahr 2003 und trägt dem Bedürfnis nach Sicherheit durch Vermeidung nicht einsehbarer Bereiche besondere Rechnung. Sie ist barrierefrei ausgestaltet. Von hier aus gelangt man über Treppenaufgänge und Fahrstühle auch zu den Bahnsteigen. Dennoch bleibt der Gleiskörper als Barriere insbesondere im nördlichen Teil des Wettbewerbsbereichs wirksam.

Die Unterführung soll in der bestehenden Form erhalten werden.

Aufgaben des Ideenwettbewerbs für den Bereich **B sind:**

- Konsequente Nutzung der Randflächen um den zwingend zu erhaltenden Gleiskörper zur Aufwertung des Stadtraums
- Schaffung einer zweiten Querung der Bahntrasse nördlich des Bahnhofs mit Anschluss an die Bahnsteige 2 und 3
- Gestalterische Einbindung der bestehenden Unterführung in das Gesamtkonzept

C Bereich zwischen Gleiskörper und Schussen

Zwischen der Meersburger Straße und der Schussenbrücke wird das Gebiet durch die Escher-Wyss-Straße erschlossen. Sie ist in diesem südlichen Teil öffentlich gewidmet. Im weiteren Verlauf nach Norden bis zur Stadionstraße ist sie eine Privatstraße.

Über die Escher-Wyss-Straße und die Schussenbrücke wird das westlich der Schussen gelegene Industriegebiet mit erschlossen. Ein nicht unwesentlicher Teil des Schwerlastverkehrs wird hierüber abgewickelt. Eine Änderung dieser Nutzung ist langfristig nicht zu erwarten.

Der Bereich zwischen den Gleisen und der Schussen stellt sich heute als Rückseite dar; hier sammeln sich die Funktionen, die auf der stadtzugewandten Seite des Bahnhofs nicht mehr untergebracht werden konnten (z.B. Fernbus) oder die den weiter westlich bzw. nördlich angrenzenden Nutzungen zugeordnet sind (z.B. Stellplätze). Gestaltungsansätze sind durchaus vorhanden, z.B. im Bereich des „Schussenbalkons“ in Verlängerung der Unterführung oder bei der Anlage der Park&Ride-Stellplätze. Wettbewerbsaufgabe ist hier, eine übergreifende sinnvolle Ordnung zu schaffen, bei der die Aufenthaltsqualität im Fokus steht. Insbesondere ist dafür die Anordnung der Stellplätze und der Busparkplätze zu überdenken.

Platz vor der Schussenbrücke

Die Escher-Wyss-Straße endet mit ihrem öffentlichen Teil an der Einmündung/Zufahrt ins Industriegebiet, einer asphaltierten Aufweitung. Dieser Platz hat den Zweck einer Wendefläche insbesondere auch für die Busse des Fernbusverkehrs sowie des Schienenersatzverkehrs. Über den Platz und die Brücke erfolgt die Betriebszufahrt für den Schwerlastverkehr ins Industriegebiet. Über sie ist auch der öffentliche Fußgängertunnel erreichbar, der das Industriegebiet

Auslobung Teil **B**

unterquert - die einzige Fußgänger- und Fahrradverbindung im Abschnitt zwischen Meersburger Straße und Stadionstraße. Hier steht auch der Aufgang auf den Eschersteg.

Südlich der Brücke und des Platzes mündet der verdolte Stadtbach in die Schussen. Der Bereich der Dole ist im Kataster markiert und darf lediglich mit Verkehrsflächen überbaut werden. Eine Überbauung mit Gebäuden und eine Öffnung der Verdolung sind nicht möglich.

Parkplätze und überdachte Fahrradabstellplätze

Gegenüber dem Bahnhofsgebäude befinden sich umfangreiche mit Bäumen überstellte P&R Anlagen sowie einige überdachte Fahrradabstellplätze. Diese sind in einem guten Zustand. Nördlich an die P&R-Anlage und nochmals nördlich des Platzes vor der Schussenbrücke schließen weitere Parkplätze an, die von Firmen aus dem Industriegebiet genutzt werden.

Diese Flächen sollen im Rahmen der Wettbewerbsaufgabe in ein Gesamtkonzept zur Optimierung der zahlreichen Stellplatzanlagen einbezogen werden.

Städtisches Grundstück nördlich der Schussenbrücke:

Das in das Wettbewerbsgebiet einbezogene Grundstück nördlich des Platzes vor der Schussenbrücke – derzeit Parkplatz - befindet sich im Eigentum der Stadt. Über diese Fläche verläuft auch ein Teil der Straßenverbindung in Richtung Stadionstraße. Diese Verbindung soll auch zukünftig erhalten werden, die heutige Lage ist jedoch nicht bindend. Für dieses Grundstück werden Nutzungs- und Gestaltungsvorschläge erwartet.

Aufgaben des Ideenwettbewerbs für den Bereich **C sind:**

- Vorschläge zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Freibereich
- Neugestaltung des Bereichs zwischen Schussen und Bahngleisen als Teil eines qualitätsvollen Stadteingangs unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen
- Ordnung der Stellplätze und entsprechende Gestaltungsvorschläge
- Vorschläge für eine eventuelle zusätzliche Bebauung – Lage, Kubatur und Nutzungsvorschläge.

D Schussen

Der Bereich ganz im Westen des Wettbewerbsgebiets wird durch die Schussen mit ihrer dichten gehölzbestandenen Böschung geprägt. Sie ist nur über den „Schussenbalkon“ (Escher-Wyss-Platz) und die Brücke zu den westlich gelege-

Auslobung Teil **B**

nen Industrieflächen einsehbar. Sie stellt sich als begradigter, gleichförmig ausgebauter, stark eingetiefter und weitgehend naturferner Flusslauf mit Ufer- und Sohlbefestigungen dar. Aufgrund der starken Pegelschwankungen nach Regenereignissen und der starken Strömung ist das Gewässer in diesem Abschnitt kein Badegewässer. Unterhalb der Meersburger Straße nach Süden wird die Schussen von Freizeitsportlern mit dem Kajak oder Kanu befahren.

Attraktive Frei- und Aufenthaltsräume fehlen derzeit. Vielmehr ist die Wirkung der Schussen durch Industrie- und Gewerbegebäude unmittelbar auf der westlichen Böschungsoberkante der Schussen beeinträchtigt. Auf der Ostseite verstärken Verkehrs-, Lagerflächen und Parkplätze diese negative Wirkung.

Gewässerrandstreifen

Für den Bereich besteht bezüglich des von Osten kommenden und südlich der Schussenbrücke verdolt in die Schussen einmündenden Stadtbachs großflächig eine Hochwassergefährdung. Ein entsprechender Stand der derzeitigen Hochwassergefahrenkarte zeigt das Konfliktpotenzial auf. Die Hochwasserschutzmaßnahmen der Schussen sind in diesem Bereich auf das hundertjährige Hochwasserereignis ausgelegt. Von dieser geht daher keine akute Gefährdung aus.

Von der Böschungsoberkante aus ist ein Mindestabstand von 5 m mit jeglicher Bebauung einzuhalten.

Im Rahmen der Wettbewerbsaufgabe ist dieser Belang nicht zwingend zu beachten, da im Rahmen künftiger Planungen zur Realisierung von Einzelmaßnahmen Möglichkeiten der hochwassersicheren Ausführung geprüft und ein Ausgleich des möglichen Verlusts an Retentionsvolumen geprüft werden soll. Gleiches gilt für die teilweise Verringerung des einzuhaltenden Gewässerabstands zu Gunsten freiräumlicher Entwicklungspotenziale.

Schutzgebiete

Der durch das Plangebiet verlaufende Abschnitt der Schussen ist Teil des FFH-Gebiets "Schussenbecken mit Tobelwäldern südlich Blitzenreute". Schutz- und Erhaltungsziele sind u. a. Erhaltung und gegebenenfalls Wiederherstellung der Auwälder in ihrer linearen Struktur als zusammenhängendes, bachbegleitendes Band (Orientierungselemente für wandernde Tierarten wie z. B. Säugetiere, Vögel und fliegende Insekten) sowie die Wiederherstellung der Gewässerdurchgängigkeit und Schaffung von naturnahen, strukturreichen Gewässerabschnitten. Die Vereinbarkeit städtischer Entwicklungsziele mit den Schutzzwecken des FFH-Gebiets sollen auf Grundlage der Wettbewerbsergebnisse mit den zuständigen Fachbehörden erörtert werden. Es sollen Gestaltungsvorschläge erarbeitet werden, die den Stadtraum maßgeblich bereichern.

Schussenbalkon (Escher-Wyss-Platz)

Gegenüber dem Ausgang der Bahnunterführung ist eine Plattform angelegt, die den Böschungsbereich der Schussen überragt und die Schussen von dort aus teilweise sichtbar macht, der sogenannte „Schussenbalkon“. Ergänzende bzw. alternative Ideen, um die Schussen zu erleben, werden erwartet.

Aufgaben des Ideenwettbewerbs für den Bereich D sind:

- Gestaltungsvorschläge zur Erlebbarmachung der Schussen
- Verbesserung der Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität am Wasser
- Visuelle Erlebbarkeit
- Nutzungsvorschläge
- Angemessener Umgang mit dem Gehölzbestand (Funktion der Beschattung der Wasserflächen)

Allgemeine verkehrliche Belange

An der Escher-Wyss-Straße befinden sich die Haltestellen der Fernbusse, an denen an Werktagen rund ein Dutzend Busse ankommen und abfahren. Dort halten auch die Busse, mit denen der Schienenersatzverkehr abgewickelt wird. Diese provisorisch erscheinenden Haltestellen konnten im Zentralen Omnibusbahnhof nicht untergebracht werden, da das dortige Flächenpotenzial nicht ausreicht. Im Zuge zurückliegender Planverfahren wurden auch andere Standorte zur Abwicklung des Fernbusverkehrs geprüft, wie zum Beispiel der Bereich südlich des Bahnhofs. Dieser ist allerdings aufgrund der Nähe zu Wohnbebauung nicht geeignet. Die Bushaltestellen sind daher weiterhin westlich der Gleisanlage vorzusehen.

Für die Fernbuslinien sind zwei Haltestellen auszuweisen. Die Fernbuslinien werden üblicherweise von Reisebussen bedient. Reisebusse haben eine Länge von ca. 12 m. Damit die Haltestelle der Fernbuslinien in Ausnahmefällen auch von Bussen des Schienenersatzverkehrs oder des öffentlichen Personennahverkehrs benutzt werden können, sollen aber Haltestellenlängen von 18 m vorgesehen werden.

Die Fernbushaltestelle sollte gut an den übrigen öffentlichen Nahverkehr angebunden sein. Die Ausstattung sollte Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten am Haltepunkt und sanitäre Einrichtungen angemessener Entfernung umfassen.

Für den Schienenersatzverkehr ist direkt am Bahnhof zusätzlich eine (Einstiegs-) Haltestelle mit einer Länge von 18 m vorzusehen, die auch für Gelenkbusse geeignet ist. Die Bahnreisenden sind derzeit in der Regel ca. 1-mal in Woche für die Dauer von ca. 3-5 Stunden auf den Schienenersatzverkehr (Schienennotverkehr) angewiesen.

Auslobung Teil **B**

Auf kurze Umsteigewege und Umsteigezeiten zwischen Schienen- und Schienenersatzverkehr ist zu achten.

Im Wettbewerbsgebiet befindet sich eine Aufstellfläche für 2 Touristenbusse. Der Standort am Bahnhof ist zu erhalten, da die Altstadt für Reisebusse gesperrt ist und es nur sehr wenige innerstädtische Abstellmöglichkeiten für die Busse gibt.

Alle Bushaltestellen müssen den verkehrlichen Bedürfnissen und den Bedürfnissen des Personentransports angepasst sein. Sie sind grundsätzlich barrierefrei auszugestalten.

Es stehen derzeit ca. 225 Pkw-Stellplätze im unmittelbarem Bahnhofsumfeld zur Verfügung, wobei zwischen Lang- und Kurzzeitstellplätzen sowie privaten Firmenstellplätzen unterschieden wird. Diese Anzahl an Stellplätzen sollte auch zukünftig am Bahnhof gegeben sein. Es besteht derzeit ein nicht weiter quantifizierbarer Bedarf an weiteren Stellplätzen. Es werden Vorschläge erwartet, wie zusätzliche Stellplätze und die Anforderungen an die Städtebauliche und freiraumplanerische Qualität in Einklang gebracht werden können.

Aufgaben des Ideenwettbewerbs für die allgemeinen verkehrlichen Belange sind:

- Konzept für den ruhenden Verkehr
- mindestens Erhalt der heutigen Anzahl von ca. 225 Pkw-Stellplätzen
- städtebaulich angemessene Erhöhung der Stellplatzzahl, z.B. durch Stapelung
- Vorschlag für 3 Haltestellen für Fernbusse und den Schienenersatzverkehr
- Integration der Stellplätze für 2-3 Reisebusse, 10 Taxisstellplätze, 12 Velocity-Stationen und mind. ca. 300 Fahrradstellplätze

4.3 Berücksichtigung weiterer fachlicher Rahmenbedingungen

4.3.1 Klima

Durch seine Lage im Talgrund wird dieser Bereich bei passenden Wetterlagen durch den sogenannten „Schussentäler“ durchflossen, einen teilweise sehr mächtigen Kaltluftstrom. Dennoch kommt es auf Grund der überwiegenden Versiegelung der Flächen insbesondere an Sommertagen mit geringem Windaufkommen zu einer starken Erwärmung des Bereichs. Eine mögliche Bebauung sollte möglichst nicht Quer zur Tallage entstehen. Dies ist durch die nicht veränderbare Bahntrasse jedoch bereits grundsätzlich gewährleistet.

4.3.2 Gashochdruckleitung

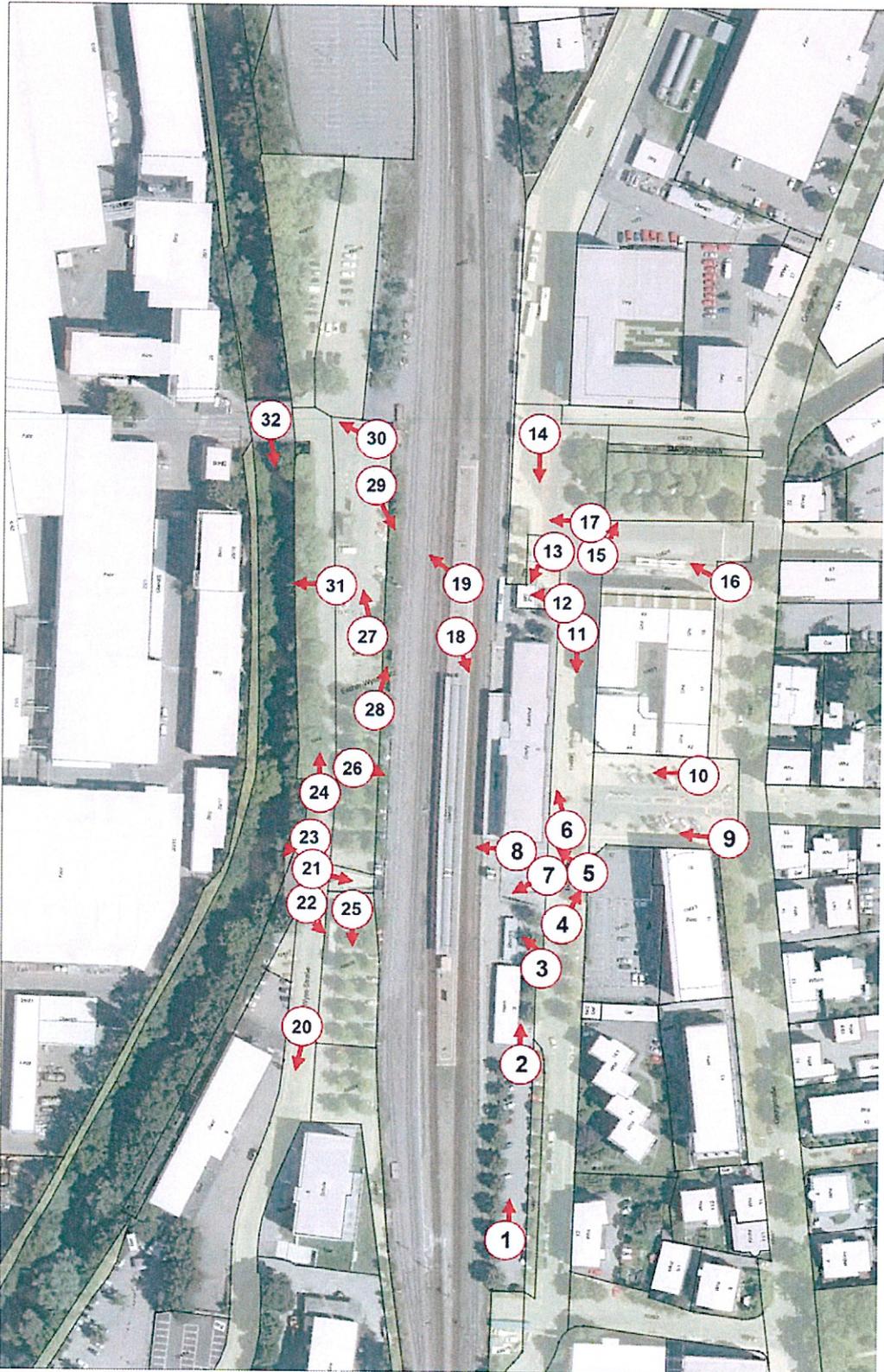
Östlich des Bahnhofsgebäudes verläuft eine Gashochdruckleitung. Dies darf lediglich durch Verkehrsflächen, nicht jedoch durch Gebäude überbaut werden. Der entsprechende freizuhaltende Korridor von 10 m (5 m beiderseits der Leitungssachse) ist im Katasterplan dargestellt.

4.3.3 Flapbach

Im Wettbewerbsgebiet befindet sich auf Höhe des Busbahnhofs von der Altstadt her kommend ein verdolter Bach der in die Schussen mündet. Dies darf lediglich durch Verkehrsflächen, nicht jedoch durch Gebäude überbaut werden. Der entsprechende freizuhaltende Korridor von 6 m (3 m beiderseits der Kanalachse) ist im Katasterplan dargestellt. Eine Öffnung des Kanals wird ausgeschlossen.

4.3.4 Gleistrasse

Mitten durch das Wettbewerbsgebiet führt die Gleistrasse der Deutschen Bahn. Von dieser ist ein Abstand von 5,15 m von der äußeren Gleisachse zu baulichen Anlagen einzuhalten: Eine Errichtung baulicher Anlagen in diesem Bereich ist ausgeschlossen. Der entsprechende freizuhaltende Abstand ist im Katasterplan dargestellt.



Lageplan

FOTODOKUMENTATION



Bahnhofsplatz, P&R Stellplätze DB



Bahnhofsplatz, Stellwerk



Bahnhofsplatz, Fahrrad-Stellplätze



Bahnhofsplatz, Fahrrad-Stellplätze



Bahnhofsplatz, Bahnhofsgebäude



Bahnhofsplatz, Bahnhofsgebäude



Bahnhofsplatz, Fußgänger-Unterführung



Bahnhofsvorplatz, Bahnhofsgebäude

FOTODOKUMENTATION



Bahnhofsvorplatz, Bahnhofsvorplatz



Bahnhofsvorplatz, Bahnhofsvorplatz, Gastronomie



Bahnhofsvorplatz, Bahnhofgebäude



Bahnhofsvorplatz, öffentliche Toilette



Bahnhofsvorplatz, geplantes "Radhaus"



Bahnhofsvorplatz, ZOB



Bahnhofsvorplatz, ZOB



Georgstraße, ZOB

FOTODOKUMENTATION



Bahnhofplatz, Treppen-Stumpf des Escherstegs



Bahnhof, Mittelbahnsteig



Bahnhof, Mittelbahnsteig



Escher-Wyss-Straße, Ergotherapieschule/Bar



Escher-Wyss-Straße, Unterführung



Escher-Wyss-Straße, Fahrradstellplätze



Escher-Wyss-Straße, "Schussenbalkon"



Escher-Wyss-Straße, Fernbushaltestelle

FOTODOKUMENTATION



Escher-Wyss-Straße, P&R Stellplätze



Escher-Wyss-Straße, Pkw-Stellplätze



Escher-Wyss-Platz, Treppen-Stumpf des Escherstegs



Escher-Wyss-Straße, Gleisbett



Escher-Wyss-Straße, Gleisbett



Escher-Wyss-Platz, Wendebereich/Zufahrt GI



Escher-Wyss-Straße, Schussen



Escher-Wyss-Straße, Schussen