

DER BAHNHOF ALS FOYER DER STADT

Der Ravensburger Bahnhof ist seit jeher ein wichtiger Baustein im stadträumlichen Gefüge - mit großer Bedeutung sowohl für die Ravensburger Bevölkerung als auch für die Gäste und Touristen, die die Stadt das ganze Jahr über besuchen. Der technische Wandel im Bahnbetrieb aber auch Änderungen im Mobilitätsverhalten insgesamt werfen zusehends die Frage auf, welche städtebaulichen Antworten auf diesen Wandel sinnvoll und notwendig erscheinen.

Der Entwurf zielt darauf ab, die Funktion des Bahnhofsumfelds als stadträumliches Gelenk zwischen der historischen Altstadt, dem Landschafts- und Erholungsraum entlang des Wiesentalgrabens und dem Ufer der Schussen zu stärken und ausgehend vom Bahnhof neue Stadteingänge zur Altstadt und zum Stadt- und Landschaftsraum jenseits der Bahngleise zu formulieren. Der Entwurf bedient sich dabei des für Ravensburg charakteristischen Motivs der Türme und Tore. In dieser Logik vollzieht sich mit dem vorgeschlagenen Neubau des Bahnhofs auch ein Paradigmenwechsel. Während der bestehende Bahnhof als Baukörper-Solitär an den Gleisen steht, handelt es sich beim vorgeschlagenen Bahnhofsneubau um einen „Torbau“, der den Stadteingang von den Bahnsteigen kommend rahmt. Gebildet wird das Tor von einer siebengeschossigen stadträumlichen Markante in der Sichtachse der Eisenbahnstraße, einem dreigeschossigen, dienenden Funktionsbau am südlichen Bahnhofplatz und einer sich dazwischen aufspannenden, großzügigen Dachkonstruktion, die zugleich als Witterungsschutz für Gleis 1 und die bestehende Unterführung der Gleise dient. Der Freiraum unterhalb des Daches bildet einen geschützten, den Blick Richtung Stadt und Schussen öffnenden Bewegungs- und Aufenthaltsraum als großzügiges städtisches „Foyer“, das sich über den östlich daran anschließenden Bahnhofplatz bis in die Bahnstadt hinein fortsetzt.

DIE RÜCKSEITE WIRD ZUR ZWEITEN VORDERSEITE

In Verlängerung der Charlottenstraße entsteht mit der vorgeschlagenen neuen Gleisunterführung am Radhaus mit Anschluss an den Mittelbahnsteig ein Pendant zum Stadteingang an der Eisenbahnstraße. Mit der Unterführung entsteht darüber hinaus eine neue Verbindung zur Schussen und weiter zum Wiesentalgraben. Der dadurch reaktivierte Escher-Wyss-Platz soll zukünftig in seiner Aufenthaltsqualität aufgewertet werden und ähnlich dem Schussen-Balkon den Aufenthalt über dem Wasser neu inszenieren. Ein Kaffeehaus als hochbauliches Gegenüber zum Radhaus trägt zur Aktivierung und Frequentierung der Fläche bei - auch weil es für die gewerblich-industriellen Nutzungen im Umfeld ein zusätzliches Gastronomieangebot schaffen könnte.

Neben den beiden Platzflächen im Umfeld der Gleisquerungen wird das Erleben der Schussen und der Zugang zum Wasser über eine großzügige Stufenanlage zwischen den Plätzen ermöglicht. In Verbindung mit einem darüberliegenden lockeren Baumhain zum Boulespiel und Verweilen entsteht in Analogie zum baulichen Tor im Osten ein grünes Tor zur Schussen und zur Landschaft rund um den Wiesentalgraben.

DER FREIRAUM ALS AUFTAKT EINER NEUEN STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG

Gefasst wird der neu gestaltete Freiraum zwischen Gleiskörper und Schussen, der sich in seiner Breite auf die beiden Stadteingänge im Osten (Charlottenstraße und Eisenbahnstraße) bezieht, durch zwei neue Baukörper, die den Auftakt in die städtebaulichen Entwicklungsflächen nördlich und südlich des Wettbewerbsgebietes bilden. In ihnen kann durch die Ansiedlung von Büro- und Gewerbenutzungen die Nutzung der angrenzenden Gewerbe- und Industrieflächen ergänzt und damit die Qualität des innerstädtischen Gewerbestandorts gestärkt werden. Punktuelle bauliche Überhöhungen im Bereich der beiden neuen Baukörper greifen - gleichermaßen wie die neue städtebauliche Markante am Bahnhof - das Ravensburger Charakteristikum der Türme auf und übersetzen dieses in einen zeitgemäßen Städtebau.

DIE STADT EROBERT SICH DEN ÖFFENTLICHEN RAUM ZURÜCK

Dem Bestreben, möglichst umfangreiche Flächen zukünftig verkehrsfrei zu gestalten und damit den Fußgängern und Radfahrern zurückzugeben, liegt eine grundsätzliche Neuordnung des Verkehrs zugrunde. Diese sieht vor, den Park & Ride-Verkehr zukünftig auf der Ostseite der Gleise zu bündeln. Hierzu wird ein neues, viergeschossiges Parkhaus südlich des Bahnhofs vorgeschlagen, das - ebenso wie das Parkhaus Bahnstadt - über die Georgstraße angefahren werden kann. Bedingt durch den schmalen Grundstückszuschnitt erfolgt die Parkierung flächeneffizient, zukunftsweisend und in Analogie zum Radhaus in Form eines automatisierten Park-Hochregals. Auf oberirdische Parkieranlagen soll auch dadurch verzichtet werden, dass die Parkplätze der Büro- und Gewerbebebauungen in Tiefgaragen unter den neuen Baukörpern untergebracht werden.

Nördlich des Bahnhofs werden die Kiss & Ride-Stellplätze, das Kurzzeitparken und die Taxis neu organisiert. Die Zu- und Ausfahrtmöglichkeit Richtung Bahnhof bringt neben einer Entlastung der Wohnnutzungen südlich des Bahnhofs die Möglichkeit mit sich, das gesamte östliche Vorfeld des Bahnhofs samt Bahnhofsplatz zukünftig vom Fahrverkehr freizuhalten. So entstehen neben neuen qualitätsvollen Freischankbereichen für die ansässige Gastronomie und einer störungsfreien Radwegeroute in Nord-Süd-Richtung großzügige Bewegungsbereiche für die am Bahnhof Ankommenden und Abfahrenden.

Mit der Auflösung der Parkierungsflächen westlich der Gleise wird ein Verschwenken der Escher-Wyss-Straße in Richtung Gleise möglich. Insbesondere im Bereich der nördlichen Gleisquerung wird so ein kreisungsfreier und gefahrloser Zugang zum Ufer der Schussen ermöglicht. Gleichzeitig entsteht auch hier die Möglichkeit, den Lückenschluss im nord-süd-verlaufenden Radnetz zu vollziehen. Dabei wird vorgeschlagen, auch in nördlicher und südlicher Fortsetzung den Fuß- und Radweg künftig entlang der Uferböschung zu führen und so die Interaktion mit dem Wasser zu stärken.