

Protokoll Gestaltungsbeirat am 25.11.2010

Seite 6

TOP 3 - öffentlich

Vorbereitung Auslobung Wettbewerb Postblock

Empfehlung:

In Anbetracht der sehr hohen städtebaulichen Bedeutung des Postareals und seiner komplexen Verkehrssituation nimmt der GBR befriedigt zur Kenntnis, dass die Stadt Ravensburg und der Auslober beschlossen haben, für die neue Bebauung einen Realisierungswettbewerb durchzuführen.

Das Postareal ist zentraler Teil des ganzen Bahnhofgebiets. Es handelt sich um einen sehr wichtigen öffentlichen und städtebaulichen Ort von Ravensburg, der mit seinen Plätzen und Gebäuden für die bauliche Identität der Stadt prägend ist. Für die Benutzer des öffentlichen Verkehrs bildet er das Tor zur Stadt. Das Areal steht mit den Achsen der Eisenbahn- und der Charlottenstrasse in Bezug zur historischen Altstadt. Es liegt im Quartierstreifen der Bahnstadt und gewinnt seine städtebauliche Bedeutung als zentrale Stelle auch in der rhythmischen räumlichen Folge offener Plätze und dichter Bebauungen.

Die Neubebauung des Postareals bestimmt die Situation des ganzen Bahnhofs neu. Zwischen Bahnhofplatz und Omnibus-Platz sowie Georgstrasse und Bahnhofvorplatz wird sie das bauliche Gesicht dieser Plätze und Strassen prägen. Sie hängt zusammen mit der Regelung der intensiven Verkehrsströme des öffentlichen und privaten Verkehrs, der Fussgänger, der Fahrradfahrer und des motorisierten Verkehrs im ganzen Bahnhofgebiet und betrifft ebenso die Neugestaltung der Bahnhofplätze.

Der GBR nimmt den von der Verwaltung berichteten Werdegang des Projekts zur Kenntnis, der insbesondere zu sehr präzisen Vorgaben für die Organisation des Verkehrs geführt hat. Optimale funktionale Abläufe des Verkehrs stellen an solch einem stark belasteten Knotenpunkt selbstverständlich wichtige Vorgaben dar. Der GBR ist allerdings der Meinung, dass der vorliegende Programmentwurf dazu zu einschränkend formuliert ist. Er empfiehlt deshalb, die diesbezüglichen engen Rahmenbedingungen teils noch zu hinterfragen und für den Wettbewerb offener zu definieren:

- Die 2 zusätzlichen Busspuren haben nicht nur städtebaulich, sondern auch wirtschaftlich problematische Auswirkungen auf die Gesamtanlage. Der GBR hat den Eindruck gewonnen, dass diese Vorgabe durch eine zeitlich kurze Spitzenfrequenz definiert ist; während der übrigen Zeit ist die Verkehrsbelastung relativ gering. Der GBR empfiehlt deshalb zu überprüfen, ob auf die Vergrößerung des Omnibusbahnhofs z.B. mittels eines anderen Regimes der Busfahrpläne allenfalls verzichtet werden könnte.
- Im hohen Interesse einer gesamtheitlichen Gestaltung des Busbahnhof-Platzes ist es nicht sinnvoll, für die räumliche Erweiterung gestalterische Vorgaben zu machen. Vielmehr ist dies im Zusammenhang eines gestalterischen Gesamtkonzepts zu lösen. Ein Witterungsschutz für die wartenden Busgäste ist vorzusehen, die bauliche Form ist im Zusam-

Protokoll Gestaltungsbeirat am 25.11.2010

Seite 7

menhang des Gesamtkonzepts zu bestimmen. Der Vorschlag einer Überdachung ab dem 3. Geschoss scheint gestalterisch problematisch und sollte nicht weiterverfolgt werden.

- Die enge Vorgabe, die Zufahrt auf das Baugrundstück nur von der Georgstrasse im Bereich der Bestandsgebäude Georgstrasse 17 und 19 festzulegen, ist dem Wettbewerbsverfahren, das die gesamte Situation des Bahnhofgebiets betrifft, nicht angemessen. Eine seitliche Zufahrt für die nicht-öffentliche Tiefgarage im Nordostbereich des künftigen Baublocks vom Busbahnhof-Platz aus scheint verkehrstechnisch durchaus vertretbar und könnte für die Erschliessung auch praktische Vorteile bieten (z.B. Lage der Einfahrt am tiefsten Punkt). Der GBR empfiehlt, auch eine seitliche Erschliessung zuzulassen.
- Der GBR empfiehlt, die Verkehrsbedingungen und die räumlichen Auswirkungen der Aufweitung der Georgstrasse auf 22 m Breite zu überprüfen. Im anschliessenden Bereich nach dem Bahnhofplatz würde die Verbreiterung zu einer unbefriedigenden gestalterischen und räumlichen Situation führen. Aus städtebaulicher und räumlicher Sicht ist es angezeigt, das Strassenprofil auf das Notwendige zu beschränken.
- Mit der Wiederherstellung des ehemaligen Steges über die Geleise können die unbefriedigenden Umsteigebeziehungen zwischen Perrons und Omnibusbahnhof verbessern werden.

Der GBR empfiehlt, die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb - soweit sinnvoll - möglichst offen zu lassen. Z.B.: Die Gebäudehöhe ist mit maximal 5 (Voll)Geschossen zu begrenzen. Die Verteilung eventuell unterschiedlicher Gebäudehöhen sollte dem Wettbewerb überlassen bleiben. Die Erhaltung des alten Postgebäudes (Eisenbahnstrasse 44) und dessen Integration in die neue Bebauung ist wichtig aus denkmalschützerischer Sicht und im Verständnis der Weiterentwicklung der städtebaulichen Identität des Ortes. Wie Bestand und Neubauten miteinander räumlich zu verbinden sind, soll Gegenstand des Wettbewerbs sein.

Die öffentlichkeitsorientierte Nutzung des Erdgeschosses ist wichtig und wird begrüsst.

Der GBR begrüsst die in der Besprechung zum Ausdruck gebrachte Bereitschaft des Investors, den Spielraum für den Einbezug der bestehenden Häuser entlang der Georgstrasse zu öffnen. Aus städtebaulicher und denkmalschützerischer Sicht liegt es nahe, die Erhaltung dieser Gebäude entlang der Georgstrasse den Wettbewerbsteilnehmern frei zu stellen und mit dem Wettbewerbsverfahren zu klären, inwieweit der Bestand in eine funktionale und wirtschaftliche bauliche und verkehrstechnische Lösung eingebunden werden kann.

Der GBR wird den überarbeiteten Entwurf für das Wettbewerbsprogramm gerne nochmals einsehen.