

## INHALTSVERZEICHNIS

### Teil B – Wettbewerbsaufgabe

1.	GRUNDLAGEN .....	2
1.1	DIE STADT RAVENSBURG .....	2
1.2	DIE BAHNSTADT – ENTWICKLUNGSSTRATEGIE 1999/2009 .....	3
1.3	DAS POSTQUARTIER .....	5
1.4	STRASSEN UND UMGEBENDER ÖFFENTLICHER RAUM.....	6
2.	GEGENSTAND UND ZIEL DES WETTBEWERBS.....	7
3.	WETTBEWERBSGEBIET UND AUFGABENSTELLUNG .....	8
3.1	BEBAUUNG .....	10
3.1.1	Städtebauliche Rahmenbedingungen .....	10
3.1.2	Erhaltung des Postgebäudes Eisenbahnstraße 44: .....	11
3.1.3	Baufluchten.....	11
3.1.4	Nutzungen .....	11
3.1.5	Zusammenhängende Büro-/Dienstleistungsnutzung mit Kundenbereichen:.....	12
3.1.6	Zusammenhängende Büro-/Dienstleistungsnutzung mit Drittverwendungsfähigkeit Gesundheit/Fitness: .....	12
3.1.7	Dienstleistungs-/Büronutzungen variabel teilbar: .....	12
3.1.8	Gastronomie / Bistro: .....	12
3.1.9	Handelsnutzung:.....	13
3.1.10	Stadthotel: .....	13
3.1.11	Stellplätze: .....	13
3.2	ÖFFENTLICHER RAUM - IDEENTEIL .....	14
3.2.1	Zentraler Omnibusbahnhof - ZOB.....	15
3.2.2	Transferium .....	16
3.2.3	Bahnhofsvorplatz – Eisenbahnstraße .....	17
3.2.4	Georgstraße .....	18
4.	PLANUNGSRECHTLICHE VORGABEN .....	19

## Teil B – Wettbewerbsaufgabe

### 1. GRUNDLAGEN

#### 1.1 DIE STADT RAVENSBURG

Die Stadt Ravensburg liegt zentral in der Mitte der Region Bodensee-Oberschwaben an der regionalen Entwicklungsachse Friedrichshafen/Ulm. Sie ist seit dem 01.01.1998 als Große Kreisstadt Oberzentrum im Verbund mit dem benachbarten Weingarten. Die Stadt hat 47.000 Einwohner.

Durch das Stadtgebiet verläuft in Nord-Süd-Richtung ein Teilstück der im Bau befindlichen 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 (B 32, L 314, L 288) bestimmt. 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, vorwiegend mittleren und kleineren Gewerbeeinheiten im Verbund mit Hochschul- und kulturellen Funktionen ist die Grundlage einer ungebrochen hohen Attraktivität des Oberzentrums in der Region. Die städtische Einzelhandelsstruktur bildet den Schwerpunkt der regionalen Bedeutung Ravensburgs und ist erfreulich wenig durch monostrukturierten, großflächigen Einzelhandel gekennzeichnet. In diesem Bereich entstehen jedoch zunehmend Konkurrenzen durch Ausweisungen in den umliegenden Gemeinden.

Im Verlauf der Städteachse Friedrichshafen – Ravensburg - Ulm entstehen durch den Ausbau der B 30 verstärkte Mobilitäten. Mit derzeit bereits über 20.000 Einpendlern täglich und **420 Mio. DM** Kaufkraftzufluss pro Jahr (**Zahlen aus dem Jahr 1999**) profitiert Ravensburg als klassischer zentraler Ort von den räumlichen Mobilitäten innerhalb der Region. Deutlich erkennbar sind jedoch Gewinne der Nachbargemeinden, die sich wie in Friedrichshafen bereits durch neue Schwerpunkte im Bereich Kongress, Messe und großflächiger Einzelhandel bemerkbar machen.

#### Funktionsgefüge und Raumeinheiten

Das Siedlungsgefüge Ravensburgs besitzt aufgrund der topographischen Situation bandartigen Charakter. Wesentliche gebietsgliedernde Einheiten im Stadtraum sind der Kern der historischen Altstadt, die angrenzenden blockartigen Stadterweiterungen, die im weiteren Verlauf nach Norden und Süden zunehmend aufgelockerten Siedlungscharakter annehmen sowie das markante Gewerbeband entlang der Schussen.

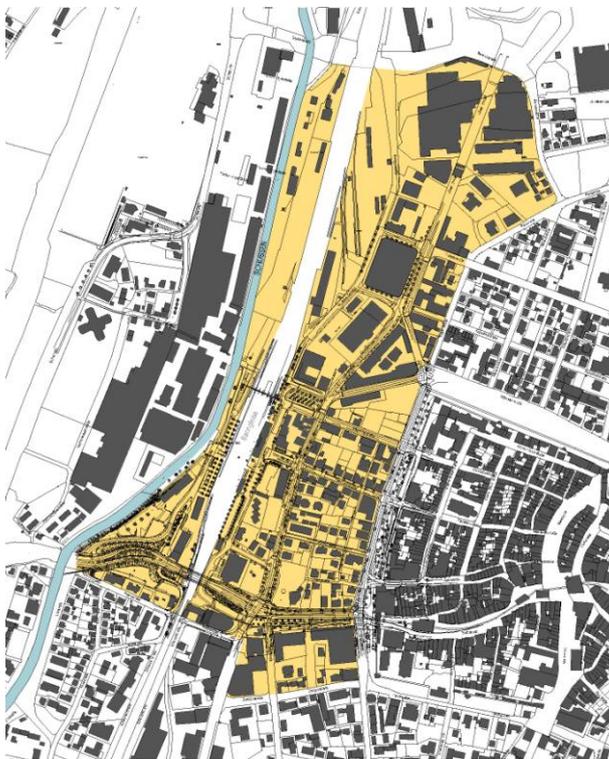
Das Gebiet der Bahnstadt an der Nahtstelle zwischen Altstadt und Schussental besitzt eine herausragende Lage innerhalb dieses räumlichen Gefüges. Eine spezifische Spannung ergibt sich dabei aus dem Gegensatz von eher peripherem Gebietscharakter der jetzigen Bahnrandflächen und der zentralen Lage unmittelbar angrenzend an die historische Altstadt. Der Bahnhof sowie die Brücken über die Schussen

als wichtige städtische Eingangssituationen stellen stadträumlich markante Punkte im Umgriff der Bahnstadt dar und markieren die Nahtlinie zwischen dem linearen Verlauf der Bahnrandflächen und dem räumlich konzentrierten Kontext der Altstadt.

#### Verkehr

Wie in vielen vergleichbaren bandartigen Siedlungsstrukturen ist die verkehrliche Situation der Kernstadt Ravensburgs mit Problemen behaftet. Im Bereich der Bahnstadt entsteht eine erhebliche Belastung auf den Hauptverkehrsstraßen (Georgstraße 20.000 KFZ/24h und Karlstrasse 23.000 Kfz/24h).

## 1.2 DIE BAHNSTADT – ENTWICKLUNGSSTRATEGIE 1999/2009



Die Bahnstadt ist ein etwa 46 ha großes Stadtgebiet zwischen Schussen und Karlstraße (ca. 300- 400 m Breite in Ost-West-Richtung) sowie Deisenfang/ Meersburger Straße (ca. 1,2 km Länge in Nord-Süd Richtung).

Die spezifischen Potentiale der Bahnstadt erwachsen aus der Möglichkeit, eine zentrale, innerörtliche Fläche im Kontext mit der Kernstadt zu entwickeln. Mit einer abgestimmten Nutzung und hoher Gestaltqualität soll eine neue "Adresse" in Ravensburg geschaffen werden. Die beiden prägenden räumlichen Einheiten Ravensburgs, das Siedlungsband mit der Altstadt als Mittelpunkt und das westliche Gewerbeband, werden dabei an prominenter Stelle verknüpft: Hier besteht die Chance, Zersiedlungstendenzen am Stadtrand durch die Ausweisung innerörtlicher,

in die kompakte Struktur der Stadt integrierter Entwicklungsflächen zu vermeiden. Die Bahnstadt kann so einen Beitrag zur nachhaltigen, flächensparenden Siedlungsentwicklung leisten. Es entsteht ein neuer städtischer Raum mit eigenen gestalterischen Anforderungen.

Die Bahnstadt kann aufgrund ihrer günstigen Lage im Stadtraum sowohl verträgliche Gewerbenutzungen als auch hochwertige Büro-, Handels und Wohnfunktionen aufnehmen und soll sich mit städtischen Funktionen ergänzend zur Altstadt entwickeln. Als Entreesituation sowohl von der Straße als auch der Schiene wird der neue Stadtteil das Gesicht Ravensburgs entscheidend prägen.

Entsprechend der Komplexität der Aufgabenstellung wurde bei der Umstrukturierung der Bahnstadt ein Planungsansatz angewendet, der über die Palette klassischer Stadtentwicklungs- und Stadterneuerungsmaßnahmen hinausgeht. Da räumliche und

wirtschaftliche Entwicklungen immer weniger vorhersagbar sind, wurden flexible, prozessorientierte Entwicklungskonzeptionen verfolgt, die auch über längere Planungszeiträume hinweg sich ändernde Rahmenbedingungen aufnehmen und gestalten können. Der Planungsprozess in der Bahnstadt wurde daher von Anfang an als diskursives, offenes Verfahren konzipiert, in das die beteiligten Akteure, Investoren, Firmen und Bürger intensiv einbezogen wurden.

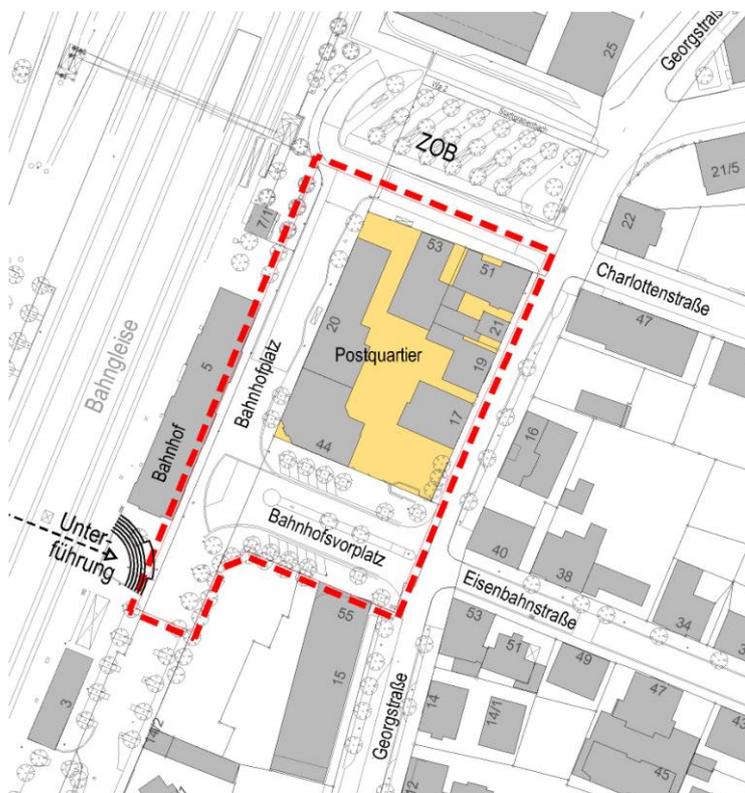
In dem 1999 erarbeiteten und 2009 für das nähere Bahnhofsumfeld fortgeschriebenen Leitmodell stehen u.a. folgende inhaltliche Schwerpunkte im Zusammenhang mit dem Postquartier im Mittelpunkt:

- **Städtische Mischung – die Stadt weiterdenken**  
Die neuen Flächen, die unmittelbar an bestehende Stadtstrukturen angrenzen, sollen sich in Maßstäblichkeit, Dichte und Funktionen aus dem Kontext entwickeln, gleichzeitig aber eine eigene Ausprägung finden. Ziel sollte also nicht die Vermischung mit der Altstadt, sondern ein klar ablesbarer Stadtteil sein. Funktionsmischung mit Handel, Wohnen und Arbeiten sollte im Mittelpunkt der Entwicklung lebendiger Stadtquartiere in diesem Teil der Bahnstadt stehen.
- **Zentraler Bahnhofsbereich – Entree zur Stadt**  
Der Bahnhof und sein Umfeld sollen in ein stadträumliches Ensemble eingebunden werden, das eine markante Entreesituation für Ravensburg bildet. Die Lage zwischen Bahnhof und Innenstadt soll dazu genutzt werden, ein weiteres deutliches Zeichen der positiven Veränderung in der Bahnstadt zu setzen.
- **Verkehrslösungen – städtische Straßen**  
Die Verbesserung der Verkehrssituation ist eine Voraussetzung für die Aufwertung und Umstrukturierung der Bahnstadt. Überlegungen zum Verlauf und Charakter der innerstädtischen Straßen sollten einen Beitrag zur Entwicklung hochwertiger Stadtquartiere leisten. Leitbild für die Bahnstadt ist dabei die „städtische Straße“ mit hoher Gestaltqualität und stadtvträglichem Ausbau (s. auch Ziff. 1.4).

Bei der Umsetzung der Planungsziele wurde der Fokus zunächst auf bestimmte Punkte im Plangebiet gelenkt, die als Initialmaßnahmen aktiviert werden konnten und erste Impulse gesetzt haben. So sind seit dem Jahr 2000 zahlreiche der geplanten Projekte realisiert worden, z.B. der T<sub>e</sub>WS-Neubau, die Radius-Ansiedlung, das Parkhaus Bahnstadt P7, das LOK-Center sowie großflächiger Einzelhandel. Im direkten Bahnhofsumfeld wurde durch den Neubau einer Unterführung und die Umgestaltung des Busbahnhofs eine Aufwertung des Standortes erreicht. Weiterhin werden derzeit die „Maschinenfabrik Ravensburg“ revitalisiert sowie das Projekt „Medienhaus Schwäbischer Verlag“ an der Schussenstraße umgesetzt.

Als nächstes Impulsprojekt für die Bahnstadt soll nun die Neugestaltung des Postquartiers realisiert werden.

### 1.3 DAS POSTQUARTIER



Das Postquartier ist Teil der Stadterweiterungen des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts, zu deren Ausbau der Anschluss Ravensburgs an die Eisenbahnlinie Friedrichshafen – Ulm 1847/50 den wesentlichen Anstoß gab.

Das Postquartier ist zentraler Teil des ganzen Bahnhofsumfeldes. 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 Bahnhofstadt und gewinnt seine städtebauliche Bedeutung als zentrale Stelle auch in der rhythmischen räumlichen Folge offener Plätze und dichter Bebauungen.

Mit der beabsichtigten Neubebauung des Postquartiers wird die Situation des ganzen Bahnhofsumfeldes neu bestimmt. Zwischen Bahnhofplatz und zentralem Omnibusbahnhof (ZOB) sowie Georgstraße und Bahnhofsvorplatz wird sie das bauliche Gesicht dieser Plätze und Straßen prägen.

Das Postquartier wurde lange Zeit durch die Post genutzt. 2001 hat die Post das Quartier aufgegeben und im gegenüberliegenden Gebäude an der Ecke Bahnhofsvorplatz / Georgstraße eine neue Postfiliale eröffnet.

2005 hat das Architekturbüro Volker Petzold, Ravensburg, im Auftrag der Stadt Ravensburg die Bestandsgebäude im Postquartier eingehend untersucht und ein Entwicklungskonzept für die Grundstücke ausgearbeitet.

#### Anlage 2.5

Als erhaltenswert wurden die Gebäude Eisenbahnstraße 44 (altes Postgebäude), Georgstraße 17 (Bäckerei Dörflinger) und Charlottenstraße 53 (altes Fernknotenamt) eingestuft.

Im Entwicklungskonzept wird unter Berücksichtigung der erhaltenswerten Gebäude von einer relativ kleinteiligen Nutzung und einer von verschiedenen Bauherren in mehreren Abschnitten durchgeführten Realisierung ausgegangen.

Das Konzept, das den Erhalt der 3 Gebäude vorsieht, wird nicht weiter verfolgt, da es mit der nun geplanten Nutzung, den zwischenzeitlich formulierten Zielsetzungen zur

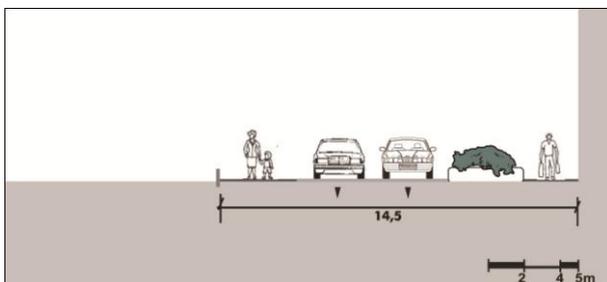
Erweiterung des Zentralen Omnibusbahnhofs und der langfristig geplanten Umgestaltung der Georgstraße nicht vereinbar ist.

#### 1.4 STRASSEN UND UMGEBENDER ÖFFENTLICHER RAUM

Der das Postquartier umgebende öffentliche Raum bedarf sowohl funktional als auch gestalterisch einer grundlegenden Aufwertung. Defizite bestehen durch sich gegenseitig störende Verkehre und Wegebeziehungen, durch Mängel in den Platzgestaltungen, die primär die Ansprüche des Pkw-Verkehrs berücksichtigen sowie die Verkehrsmengen an sich (Georgstraße). Daraus ergeben sich die folgenden zentralen Zielsetzungen:

- Sicherung und Funktionsverbesserung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr im Bereich des Bahnhofsgebäudes bzw. zwischen Bahnhofsgebäude und ZOB
- Aufweitung der Georgstraße
- Erweiterung des ZOB in einem Teilbereich des nördlichen „Postblocks“ sowie auf Flächen nördlich und westlich des bisherigen ZOB
- Sicherung und Aufwertung der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt.

##### Georgstraße

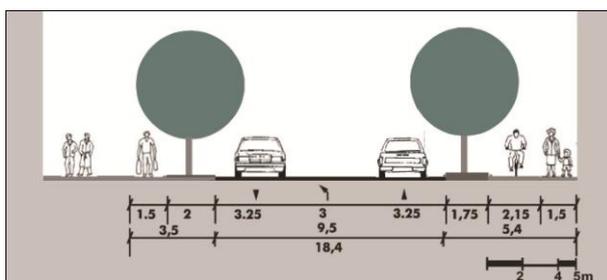


Die Georgstraße ist derzeit geprägt durch eine einseitige Ausrichtung des Straßenraums auf die Funktion einer Durchgangsstraße im Einrichtungsverkehr. Bis auf vereinzelte Bäume u.a. im Bereich des Bahnhofsvorplatzes besteht keine Bepflanzung. Der Straßenraum wirkt dadurch ungegliedert und hat kaum

städtische Aufenthaltsqualität.

Eine problematische Engführung besteht im Bereich des Postblocks. Der Abstand zwischen den Häuserkanten beträgt nur ca. 15 m, was im Zusammenhang mit der herrschenden Verkehrsbelastung sowie fehlenden Begrünung des Straßenraums zu einer sehr schlechten Aufenthaltsqualität beiträgt.

Im Rahmen der „Entwicklungsstrategie Bahnstadt“ wurden Gestaltungsvorschläge für eine stufenweise räumliche Aufwertung der Georgstraße erarbeitet.



Langfristig ist die Georgstraße als Stadtstraße im Zweirichtungsverkehr mit zwei Fahrspuren und Abbiegespur konzipiert. Das durchgängige Straßenprofil soll 18,4 m betragen; die Straße soll durchgängig alleeartig bepflanzt werden. Vor den Geschäftsbauten am Postblock werden

großzügige Gehbereiche vorgesehen. Der Gesamtcharakter der Straße soll sich durch eine hohe Aufenthalts- und Flanierqualität auszeichnen. Der Bahnhofplatz als städtischer Schwerpunkt im Gefüge der Bahnstadt kann dann an einen Straßenraum mit entsprechender Qualität angebunden und somit in seiner Attraktivität und Erreichbarkeit wesentlich gestärkt werden.

## **2. GEGENSTAND UND ZIEL DES WETTBEWERBS**

Gegenstand des Wettbewerbs ist ein eingeladener Realisierungswettbewerb für die Neugestaltung der innerstädtischen Postbrache und ein angeschlossener Ideenteil für die Gestaltung der umgebenden öffentlichen Flächen.

Durch den Wettbewerb soll ein städtebauliches Gesamtkonzept entwickelt werden, das dem Quartier eine neue Identität und Qualität gibt. Dieser Teil der Stadt soll durch Urbanität geprägt und in die bestehende Maßstäblichkeit der angrenzenden Bebauung eingebunden sein.

Die Aufgabe beinhaltet die räumliche Verteilung und architektonische Gliederung der Baumassen, die Anordnung der Nutzungen und Nebenflächen, die verkehrliche Erschließung, die gestalterische Einbindung der Busbahnhöferweiterung sowie die Freiraumplanung für die angrenzenden öffentlichen Flächen.

Das Quartier soll seiner Aufgabe als „Entree“ gerecht werden und hinsichtlich der anzustrebenden Qualität ein adäquates Pendant zur historischen Altstadt sein.

### **Allgemeine Ziele für das Postquartier aus dem Entwicklungskonzept Bahnstadt**

Für den brach liegenden Postblock liegen inzwischen konkrete Konzepte vor. Damit gab das Projekt den Anlass, in einer vertiefenden Studie die städtebaulichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen für eine Entwicklung des Areals herauszuarbeiten und konkrete Zielvorgaben für eine Neugestaltung des Bahnhofsumfelds zu formulieren:

- Zügige Realisierung des Postblocks als Impulsprojekt für weitere Maßnahmen in der Bahnstadt
- Erhalt historischer Bezüge (Erhalt des Eckgebäudes am Postblock)
- Hohe architektonische und gestalterische Qualität beim Postblockneubau
- Schaffung eines attraktiven Stadteingangs / Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes
- Klare Gliederung / Trennung der unterschiedlichen Verkehrsträger
- Schaffung eines zusammenhängenden Fußgängerbereichs vor dem Bahnhofsgelände – „Transferium“
- Belebung des Bahnhofsumfelds durch attraktive Aufenthaltsflächen und Erdgeschossnutzungen
- Kundenorientierter Ausbau des ZOB
- Erhalt von Kurzzeitparkplätzen im Umfeld des Bahnhofs

- Funktionsgerechter Ausbau der Georgstraße im Bereich des Postblocks (Verbreiterung des Straßenraums)
- Realisierung einer Tiefgarage unter dem Postblock
- Verstärkte Nutzung des westlich der Gleise gelegenen Bahnhofszugangs und des dortigen Parkplatzangebotes
- Wiederherstellung der Fußgängerbrücke nördlich des Bahnhofs mit direktem Zugang zum Bahnsteig
- Deutliche Aufwertung des Angebotes für Fahrradfahrer (überdachte Stellplätze, Radstation mit Serviceangeboten)

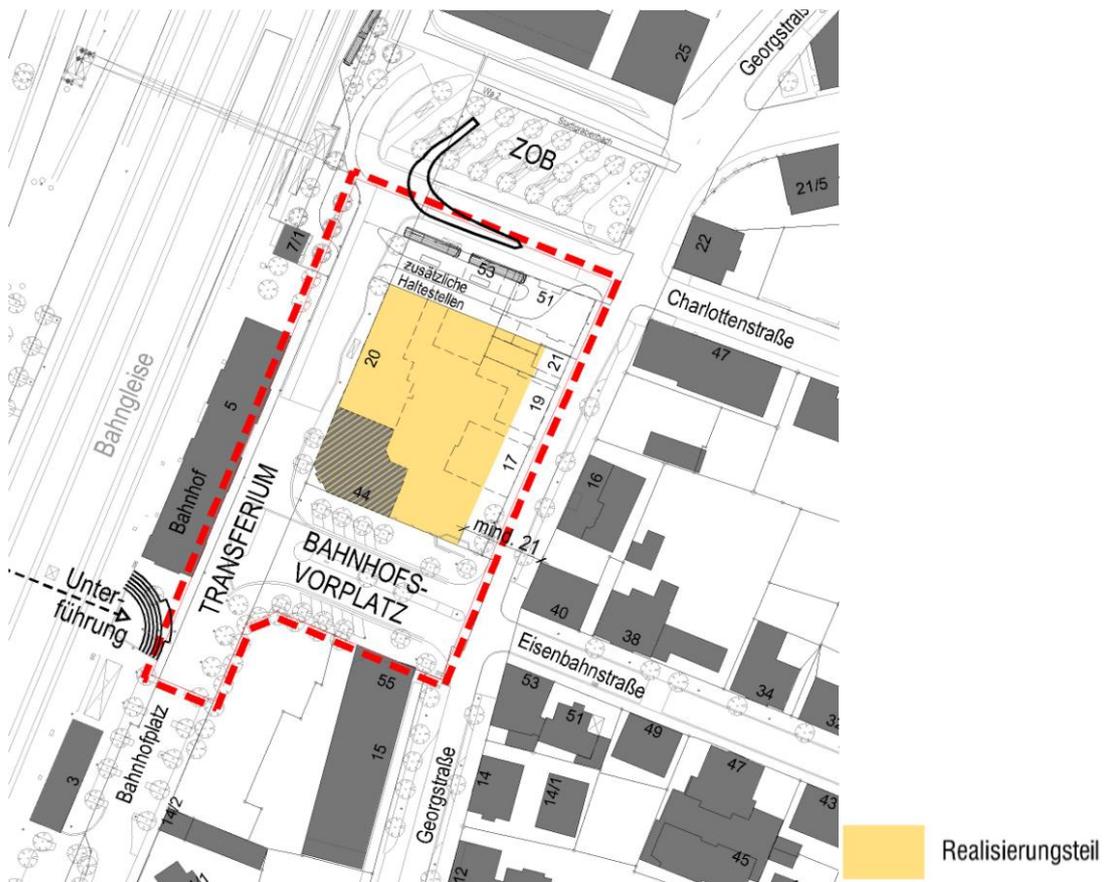
### 3. WETTBEWERBSGEBIET UND AUFGABENSTELLUNG



Das Wettbewerbsgebiet befindet sich in zentraler Lage in Ravensburg unmittelbar am Bahnhof und wird begrenzt durch den Bahnhofspatz, die Georgstraße, die Eisenbahnstraße und die Charlottenstraße (Omnibusbahnhof - ZOB).

Es hat eine Größe von insgesamt ca. 7.900 m<sup>2</sup> (rot umrandete Fläche).

Das Postquartier soll unter Erhalt des historischen Postgebäudes neu gestaltet werden. Die übrigen im Wettbewerbsgebiet vorhandenen Gebäude können überplant werden.



Insgesamt steht eine Fläche von ca. 2.270 m<sup>2</sup> für eine Bebauung zur Verfügung (gelb hinterlegte bzw. gestreifte Fläche).

In den neu zu bebauenden Flächen und im Postgebäude (Eisenbahnstr. 44) sind insbesondere Dienstleistungen und Büronutzungen, daneben in den Freiraum wirkende Gastronomie, Hotel und Handel unterzubringen.

Insgesamt soll eine BGF (**Bruttogrundfläche nach DIN 277 Teil 1**) von ca. 6.000 m<sup>2</sup> (ohne Grundfläche für Tiefgaragenstellplätze und Abfahrt zu den Stellplätzen) realisiert werden.

In den Ideenteil des Wettbewerbs werden auch die angrenzenden städtischen Flächen einbezogen:

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) soll den zu erwartenden Ansprüchen entsprechend entwickelt und erweitert werden. Dazu sind u.a. zwei weitere Haltestellen in das bisherige Postareal hinein geplant.

Für den erweiterten Busbahnhof soll das im Bestand vorhandene, eindrucksvolle Baumdach nicht einfach fortgeführt, sondern eine eigenständige Gestaltung gefunden werden.

Die Erweiterung des ZOB ist zu überdachen.

Das Transferium – die Flächen vor dem Bahnhof zwischen Unterführung und Busbahnhof – und der Bahnhofsvorplatz sollen neu gestaltet werden und eine dem Stadteingang angemessene Form erhalten. Vordringlich sind diese Flächen für die Fußgänger zu gestalten.

## 3.1 BEBAUUNG

### 3.1.1 Städtebauliche Rahmenbedingungen

Die städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Neubebauung des Postquartiers sind aus dem Entwicklungskonzept Bahnhofsumfeld / Postblock vom 22.09.2009 abgeleitet, das vom Gemeinderat am 02.11.2009 einstimmig beschlossen wurde.

Im Einzelnen werden folgende wesentliche Rahmenbedingungen vorgegeben:

- Die geplante Nutzung ist in einem oder mehreren Gebäuden mit 4 bis maximal 5 Geschossen unterzubringen.
- Das Eckgebäude Eisenbahnstraße 44 (altes Postgebäude) ist zu erhalten, zu sanieren und in die Nutzungsstruktur einzubinden.
- Besonderes Gewicht wird auf einen gestalterisch und städtebaulich intelligenten und angemessenen Übergang zwischen dem zu erhaltenden Postgebäude und der Neubebauung gelegt.  
Vorgaben zu Abständen zum Postgebäude werden nicht gemacht. Hier eine angemessene Lösung zu finden ist wesentlicher Teil der Aufgabenstellung.
- Die neue Überbauung des Postareals darf aufgrund ihrer stadträumlichen Lage von keiner Seite aus als Rückseite in Erscheinung treten. Dies kann u.a. durch die Anordnung der Gebäudezugänge unterstützt werden.
- Bebauung und Freiräume sind barrierefrei zu gestalten. Die Belange von blinden und stark sehbehinderten Menschen sind zu beachten und in die Gestaltung einzubeziehen.
- Das Gelände fällt von Osten nach Westen um ca. 1,6 m ab. Da eine durchgängige Erdgeschossfußbodenhöhe gebraucht wird, sind ebenerdige Zugänge nur von der Georgstraße bzw. über Rampen möglich.
- Im Erdgeschoss sollten solche Nutzungen vorgesehen werden, die zur Belebung des Quartiers beitragen.
- Es ist eine ebenerdige Anlieferungsmöglichkeit v.a. für Post (u.a. auch nächtlicher Kurierdienst), Papier, Hilfsmittel, Getränke usw. und eine entsprechende Entsorgungsmöglichkeit einzuplanen.
- Flexible Grundrissgestaltung, um eine Drittverwendungsfähigkeit zu gewährleisten.
- Technische Anlagen auf dem Gebäude sind möglichst in das Gebäude zu integrieren; die Fassade von Einhausungen ist in gleicher Qualität wie die anderen Fassaden auszuführen.
- Die Anforderungen an den Brandschutz sind zu beachten.
- Die Stadt ist ökologische Modellstadt. Die Neubebauung sollte den Standard eines **Passivhauses** erreichen können. Dies ist bei der Konstruktion der Außenwände zu beachten.
- Für die Umsetzung des Hochbauprojekts wird für die Kostengruppen 300 und 400 nach DIN 276 eine Kostenobergrenze in Höhe von € 9 Mio. brutto (€ 7,56 Mio. netto) festgelegt.

### 3.1.2 Erhaltung des Postgebäudes Eisenbahnstraße 44:

Zwingend zu erhalten sind die straßenseitigen Fassaden. Im Inneren sind Änderungen möglich. Dabei sollte geprüft werden, ob Teile der Innenausstattung, z.B. die gusseisernen Stützen, erhalten und in eine neue Nutzung integriert werden können.

### 3.1.3 Baufluchten

Die bisherige Bauflucht an der Charlottenstraße wird zugunsten der Erweiterung des ZOB nach Süden verlagert. Die neue nördliche Raumkante ermöglicht zwei zusätzliche Haltestellen. Neue Bauflucht eingetragen in **Anlage 2.1**

Eine Überbauung des 1. Bussteigs bis zu einer Tiefe von ca. 4 m ab dem 1. Obergeschoss ist möglich. Die Höhenverhältnisse sind dabei zu beachten.

Die bisherige Bauflucht an der Georgstraße wird nach Westen verlegt, um die Engstelle an der Georgstraße zu beseitigen.

Am Transferium und am Bahnhofsvorplatz kann die bisherige Bauflucht aufgenommen werden. Sie soll aber nicht überschritten werden.

### 3.1.4 Nutzungen

NUTZUNGSBESCHREIBUNG UND PROGRAMM WERDEN FÜR DIE ZIFFERN 3., 5. UND 7 NOCH MIT INVESTOR DETAILLIERT UND ERGÄNZT, ANGEPASST

In der Neubebauung sollen folgende Nutzungen untergebracht werden:

1. Zusammenhängende Büro-/Dienstleistungsnutzung mit Kundenbereichen	BGF ca.	3.510	m <sup>2</sup>
2. Zusammenhängende Büro-/Dienstleistungsnutzung mit Drittverwendungsfähigkeit Gesundheit/Fitness	BGF ca.	680	m <sup>2</sup>
3. Dienstleistungs-/Büronutzungen variabel teilbar	BGF ca.	630	m <sup>2</sup>
4. Gastronomie / Bistro	BGF ca.	580	m <sup>2</sup>
5. Handelsnutzung	BGF ca.	600	m <sup>2</sup>
<hr/>			
BGF (Brutto-Grundfläche nach DIN 277 Teil 1) gesamt	ca.	6.000	m <sup>2</sup>
<hr/>			
6. Tiefgarage mit 40 Stellplätzen und Abfahrt			
<hr/>			
7. Alternativ an Stelle Ziffern 3., 4. und 5.: Stadthotel (DEHOGA-Standard ***)	BGF ca.	1.810	m <sup>2</sup>

### 3.1.5 Zusammenhängende Büro-/Dienstleistungsnutzung mit Kundenbereichen:

Darüber hinaus sind folgende Planungsvorgaben zu beachten:

- BGF ca. 3.510 qm, davon mindestens 700 qm Kundenbereiche im Erdgeschoss - maximal 475 qm können auch im Untergeschoss untergebracht werden.
- Für flexible Büros sollen Gebäudetiefen zwischen 14,00 m und 15,00 m (brutto) vorgesehen werden.
- Mit einem Büroraster von 1,30 m oder 1,35 m, respektive einem Vielfachen davon, sollen unterschiedliche Raumtypen wirtschaftlich untergebracht werden können.
- Lichte Raumhöhen von ca. 3,00 m sollen verschieden große Bürozusammenhänge ermöglichen (vom Zellenbüro bis zur Teil-Großraumfläche).
- Es ist auf eine sinnvolle Anordnung und Unterbringung von Räumen für Anlieferungs- und Entsorgungsvorgänge zu achten.
- Die Grundrissgestaltung soll so flexibel erfolgen, dass die Drittverwendungsfähigkeit möglich bleibt, z.B. denkbare Lage eines Treppenhauses an der Nahtstelle zwischen Kundenbereichen und Büro- / Sozialflächen, um für eine spätere Umnutzung / Neubelegung sinnvolle Erschließungen der Flächen generieren zu können.
- Optionale Planung eines etwas größeren Vortrags-, Konferenz- und Besprechungsraums (ca. 150 qm, ggf. variabel teilbar) im Dachgeschoss - sinnvollerweise über Treppenhaus autark erreichbar.
- 

### 3.1.6 Zusammenhängende Büro-/Dienstleistungsnutzung mit

#### **Drittverwendungsfähigkeit Gesundheit/Fitness:**

BGF ca. 680 qm. Diese Nutzung kann in einem separaten Gebäudeteil untergebracht werden, möglichst jedoch in Verbindung mit Ziffer 1. Die Grundrissgestaltung soll so flexibel erfolgen, dass die Drittverwendungsfähigkeit für andere Nutzungen (Büro, Praxen) ermöglicht ist.

### 3.1.7 Dienstleistungs-/Büronutzungen variabel teilbar:

BGF ca. 630 m<sup>2</sup>. Es sollen autarke Bürobereiche mit ca. 80 m<sup>2</sup> bis 120 m<sup>2</sup> entstehen. Mindestens 300 m<sup>2</sup> sind zwingend im Erdgeschoss unterzubringen.

### 3.1.8 Gastronomie / Bistro:

BGF ca. 400 m<sup>2</sup>, davon sind

Restaurant / Gasträume	BGF ca.	180	m <sup>2</sup>
Schankraum	BGF ca.	15	m <sup>2</sup>
Gäste – WC	BGF ca.	30	m <sup>2</sup>
Küche / Vorbereitung	BGF ca.	90	m <sup>2</sup>
Personalräume incl. WC	BGF ca.	40	m <sup>2</sup>
Kühlraum / Lager (anteilige Flächen im UG möglich)	BGF ca.	200	m <sup>2</sup>
Büro	BGF ca.	25	m <sup>2</sup>

Möglichkeit der Außenbewirtschaftung im Bereich des Transferiums

**3.1.9 Handelsnutzung:**

BGF ca. 600 m<sup>2</sup> Einzelhandel, davon ca. 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

**3.1.10 Stadthotel:**

(Raumprogramm/Erläuterung folgt)

Hotel mit ...x... Zimmern

Ca. x m<sup>2</sup> BGF je Zimmer

Restaurant Frühstück x m<sup>2</sup>

Eingang/Foyer/Lobby/Bar x m<sup>2</sup>

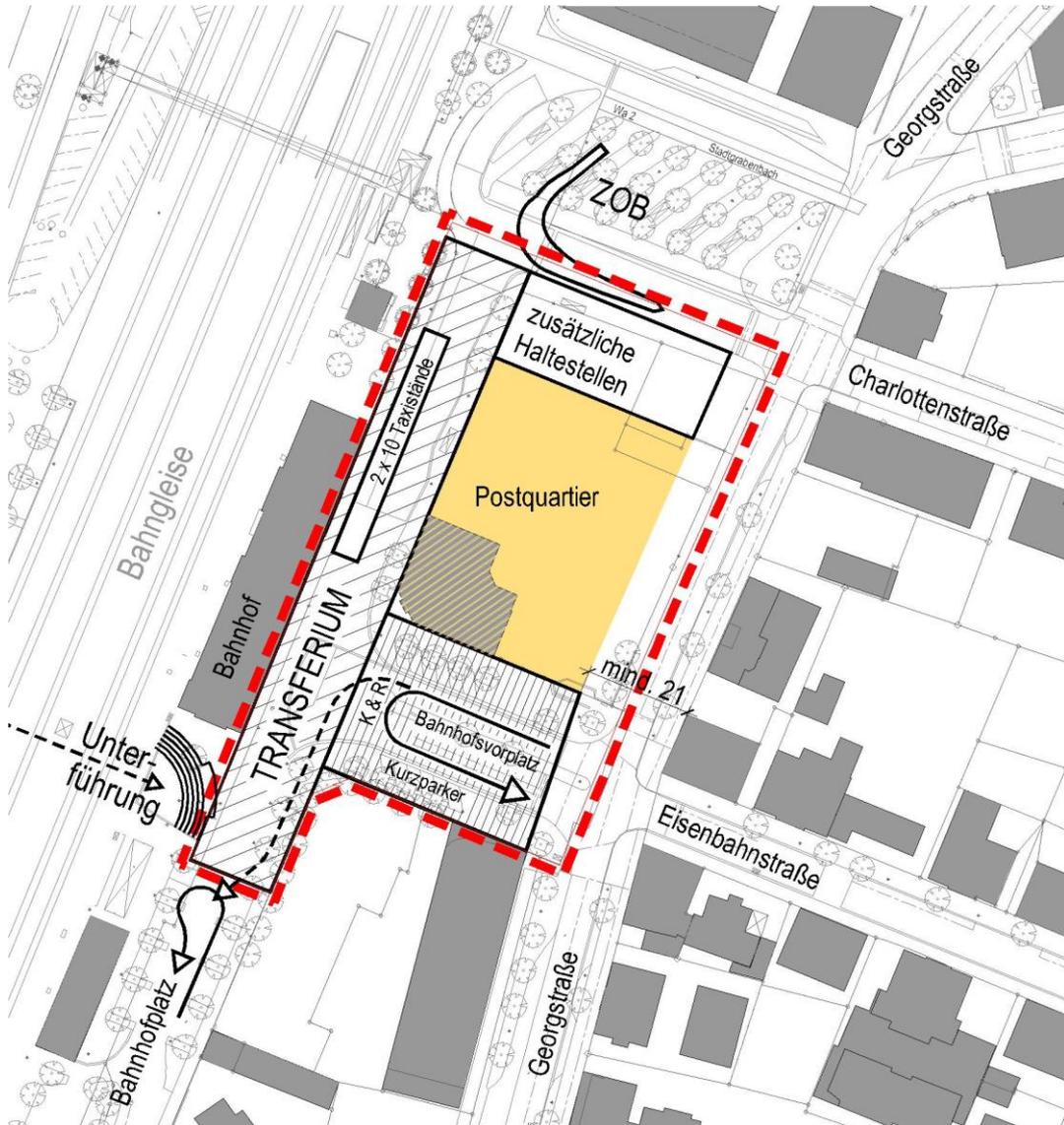
Nebenträume/Personal/Verwaltung ca. x m<sup>2</sup>.

**3.1.11 Stellplätze:**

40 Stellplätze sind in einer Tiefgarage nachzuweisen. Die übrigen notwendigen Stellplätze werden abgelöst.

Die Zu- und Abfahrt darf nicht über den ZOB und das Transferium erfolgen.

### 3.2 ÖFFENTLICHER RAUM - IDEENTEIL



Es sollen Vorschläge zur Gestaltung des das Postquartier umgebenden öffentlichen Raums gemacht werden, die einen Beitrag zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität leisten.

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts ist die eindeutige Trennung des Fußgänger-, Kfz- und Busverkehrs im Umfeld des Bahnhofs als wesentliches Element benannt worden.

Erreicht werden soll dies

- durch die Reduzierung von Durchfahrtmöglichkeiten für Pkw im Bereich der Straße Bahnhofplatz
- die Verlagerung von Bushaltestellen auf den zu erweiternden Busbahnhof
- und die neue Gestaltung der Oberflächen.

### 3.2.1 Zentraler Omnibusbahnhof - ZOB

Durch eine Verlagerung von Bushaltestellen im Bahnhofsvorfeld und zusätzlichen Stellplatzbedarf seitens der Verkehrsbetriebe ergibt sich die Notwendigkeit, den vorhandenen Busbahnhof in Richtung Süden zu erweitern. In der Abwägung verkehrlicher, wirtschaftlicher und städtebaulicher Belange sollen zwei zusätzliche Bushaltestellen nördlich des Postblocks vorgesehen werden. Darüber hinaus werden auf einem nicht mehr benötigten Gleis entlang der Metzgerstraße neue Wartepositionen eingerichtet.

Siehe Planung ZOB-Erweiterung

**Anlage 2.4**

Die südlichen Ausfahrflächen (Charlottenstraße) werden so verbreitert, dass die erforderlichen Radien für das Abfahren der Busse zur Verfügung stehen. Damit verlagern sich die beiden bereits vor den Gebäuden Charlottenstraße 51 und 53 befindlichen Bushaltestellen um ca. 6 m nach Süden.

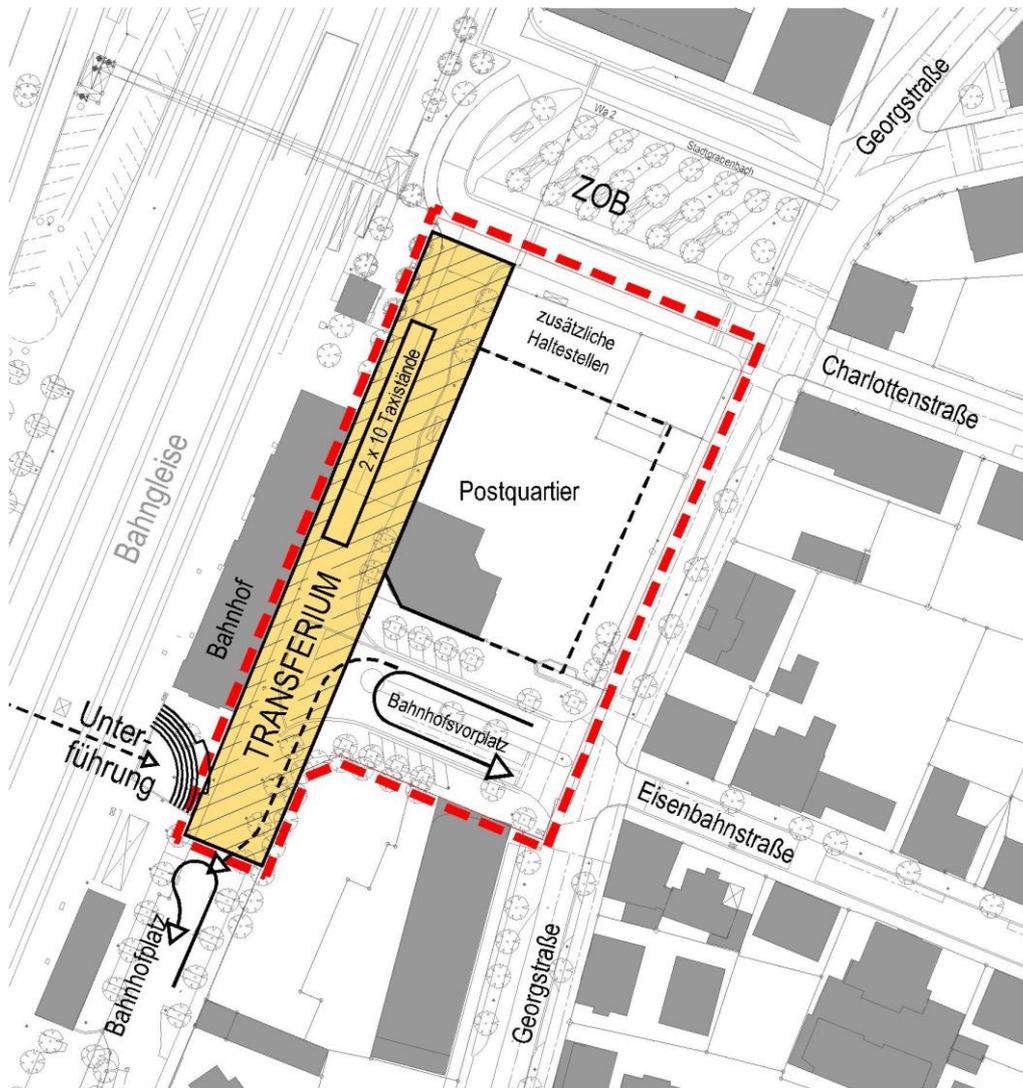
In die Fläche des bisherigen Postareals hinein wird der ZOB um zwei weitere Haltestellen mit den dazugehörigen Warteflächen vergrößert.

Die Lage der zusätzlich geplanten Haltestellen steht nicht zur Disposition. Die historische Bauflucht an der Charlottenstraße wird nach Süden hinter die geplante Haltestelle verlegt.

Für den Erweiterungsbereich des ZOB soll das im Bestand vorhandene, eindrucksvolle Baumdach nicht einfach fortgeführt, sondern es soll eine eigenständige Gestaltung gefunden werden.

Die Erweiterung des ZOB soll einen Witterungsschutz erhalten. Dies kann auch durch eine Überbauung ab dem 1. Obergeschoss - auskragend über den Bussteig - erfolgen, der dem Postareal unmittelbar vorgelagert ist. Die Auskragung der geplanten Neubebauung ist bis zu einer Tiefe von maximal 4 m möglich.

### 3.2.2 Transferium



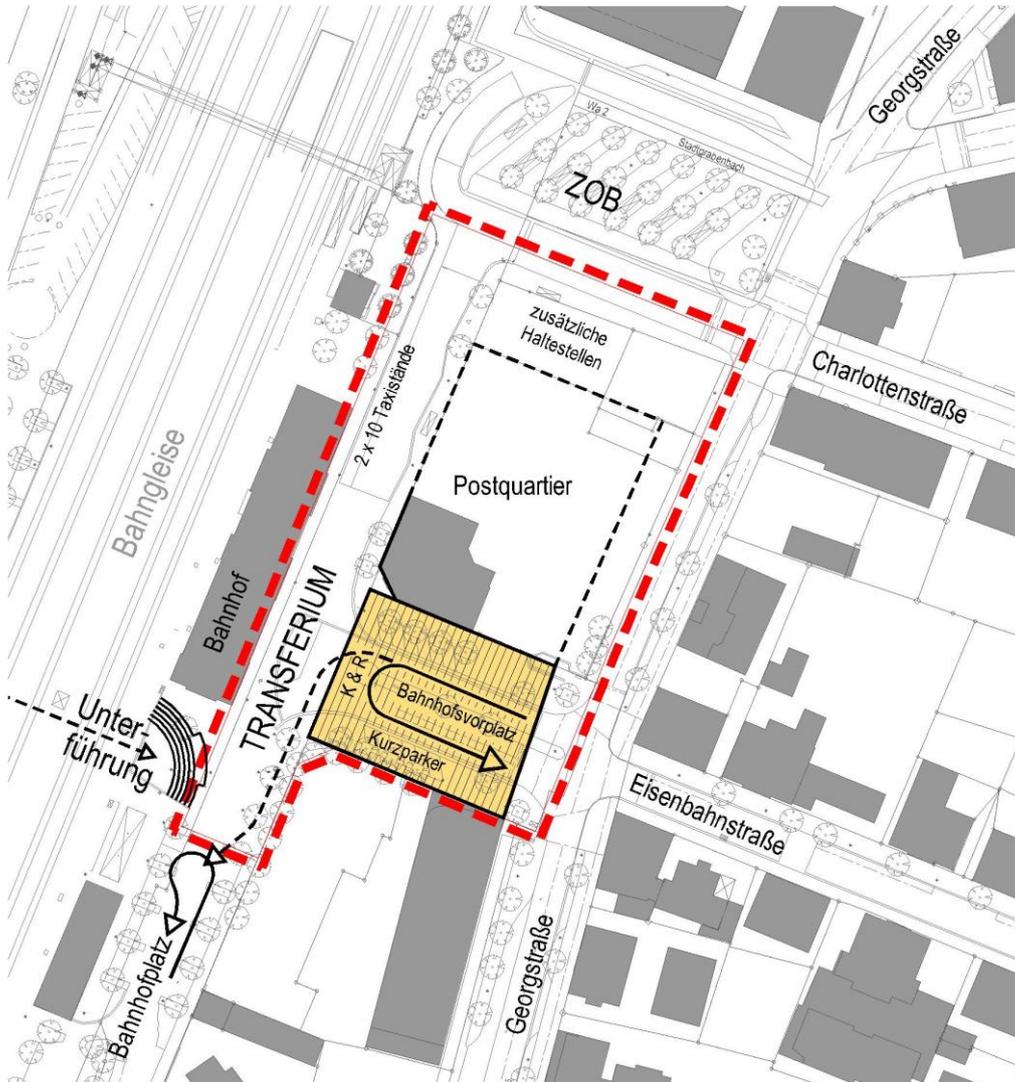
Zur Aufwertung des unmittelbaren Bahnhofsumfelds und die Optimierung der Wegebeziehungen soll das Transferium als gemischte Verkehrsfläche gestaltet werden. Die Fläche darf nur durch Fahrräder und Taxen sowie sonstige Berechtigte (Anlieferung, Müllabfuhr, Notfahrzeuge, Busse im Schienen-ersatzverkehr) befahren werden. Es soll eine für Fußgänger attraktive und weitgehend ungestörte Verbindung zwischen der Bahnunterführung und dem Busbahnhof geschaffen werden, die darüber hinaus Aufenthaltsqualität und Raum für gastronomische Nutzungen bietet.

In der Fläche zwischen Postquartier und Bahnhof sind 2 x 10 Taxenplätze in zwei Reihen nebeneinander anzuordnen.

Zur verkehrlichen Entlastung des Bahnhofsvorplatzes ist eine Abfahrt nach Süden über das Transferium offen zu halten.

Für Oberflächenbeläge, Stadtmöblierung, Beleuchtung und Begrünung werden Vorschläge erwartet.

### 3.2.3 Bahnhofsvorplatz – Eisenbahnstraße

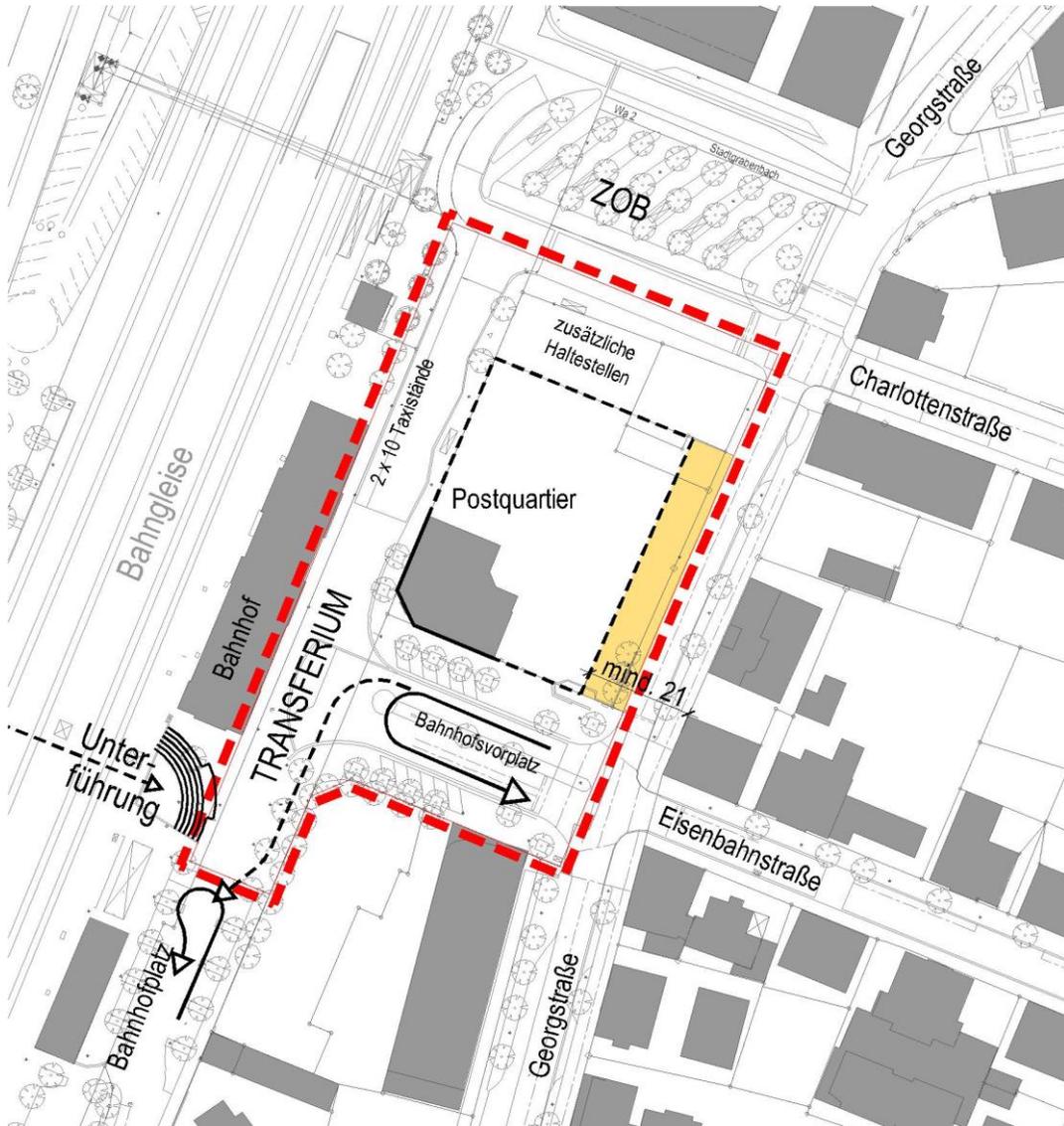


Als „Bahnhofsvorplatz“ wird die platzartige Aufweitung der Eisenbahnstraße - südlich an das Postquartier und östlich an das Transferium anschließend - bezeichnet. Diese Platzfläche soll durch eine Neugestaltung so aufgewertet werden, dass sie als wirksames Entree in die Stadt einlädt.

Es soll Autofahrern auch in Zukunft ermöglicht werden, den Bahnhof über den Bahnhofsvorplatz direkt anzufahren. Er wird deshalb zwischen Empfangsgebäude und Georgstraße bis zur westlichen Gebäudeflucht des alten Postgebäudes für eine Umfahrt offen gehalten. Der Bahnhofsvorplatz wird durch den Bypass über das Transferium entlastet (s. Ziff. 3.2.2).

Auf dem Bahnhofsvorplatz sind Kurzzeitparkplätze, mindestens zwei Behindertenstellplätze und mindestens 2 Kiss & Ride-Parkplätze vorzusehen. Die Anzahl der Kurzzeitparkplätze muss auf die gesamte Platzgestaltung abgestimmt sein. Vordringlich soll der Bahnhofsvorplatz aber für Fußgänger vom Bahnhof in die Altstadt und umgekehrt gestaltet werden.

### 3.2.4 Georgstraße



Langfristig ist die Georgstraße als Stadtstraße im Zweirichtungsverkehr mit zwei Fahrspuren und Abbiegespur konzipiert. Das durchgängige Profil soll 18,4 m betragen; die Straße soll durchgängig alleeartig bepflanzt werden. Vor den Geschäftsbauten am Postquartier sollen ebenfalls großzügige Gehbereiche vorgesehen werden. In dem Profil von 18,4 m ist lediglich ein 1,5 m breiter Gehweg auf der Postquartiersseite eingeplant. Mit der Bauflucht an der Georgstraße ist so weit zurückzubleiben, dass eine ausreichend große Gehwegfläche zur Verfügung steht, mindestens ist ein Lichtraumprofil von 21 m einzuhalten.

In dieser Fläche oder im Bereich des Bahnhofsvorplatzes kann auch eine Zufahrt in die bzw. Ausfahrt aus der Tiefgarage vorgesehen werden. Die Zufahrt muss so gestaltet sein, dass kein Rückstau auf der Georgstraße entsteht.

#### 4. PLANUNGSRECHTLICHE VORGABEN

Das Wettbewerbsgebiet wird von verschiedenen, zum Teil sehr alten Bebauungsplänen überlagert.

Der Technische Ausschuss der Stadt Ravensburg hat am 11.11.2009 beschlossen, für das Postquartier und dessen Umfeld einen neuen Bebauungsplan aufzustellen. Die alten Bebauungspläne sind entsprechend nicht mehr als Vorgabe zu betrachten und wurden deshalb den Auslobungsunterlagen nicht beigelegt.

Ravensburg, den DATUM

ORT; DATUM

Stadt Ravensburg  
Auslober Phase 1

NAME (INVESTOR)  
Auslober Phase 2