



Stadtentwicklung der Stadt Konstanz



Handlungsprogramm WOHNEN

Entwicklung
des Quartiers Döbele

Das Döbele – ein neues Quartier für Konstanz

Mit der Planung zur Bebauung des Döbeles gehen wir einen äußerst wichtigen städtebaulichen Schritt. Das Döbele stellt zentrumsnah ein großes Gebiet mit hohem Entwicklungspotenzial. Linksrheinisch ist es eine der letzten größeren Flächen.

Nicht zuletzt deshalb ist es ein zentraler Pfeiler unseres Handlungsprogramms Wohnen. Bis 2030 stellen wir in Konstanz 5.300 neue Wohnungen zur Verfügung. Auf dem Döbele entstehen dabei rund 300 Wohneinheiten.

Wegen der besonderen Bedeutung dieses Quartiers für Konstanz haben wir hier von Beginn an im gesamten Planungsprozess auf eine starke Bürgerbeteiligung gesetzt. Im Juni 2013 nahmen über 200 BürgerInnen die Gelegenheit wahr, sich mit ihren Anregungen bei einem Treffen im Konzil einzubringen. Im Anschluss daran wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt, aus dem zahlreiche kreative Vorschläge für das Döbele hervorgingen. Eine zweite Bürgerbeteiligung wurde am 29.01.2014 in den offenen, zweistufigen Wettbewerb integriert – eine Besonderheit bei solchen Verfahren und eine Chance, die rund 400 BürgerInnen ergriffen.

Zielsetzung ist es nun, ein städtisch geprägtes Wohngebiet zu entwickeln, das als Stadteingang wahrgenommen wird und die Bebauung des Gründerzeitquartiers Paradies fortführt.

Diese Broschüre stellt Ihnen unseren Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Ideenwettbewerb vor, sowie den aktuellen Stand unserer Planung.

Ich freue mich auf die Entwicklung dieses Stadtbausteins!

Karl Langensteiner-Schönborn
Baubürgermeister



Ein neuer Stadteingang am Döbele

Städtebauliche Entwicklung mit integrierter Bürgerbeteiligung

Das Döbele-Areal bietet linksrheinisch als eine der letzten Potentialflächen große Chancen und Lösungen gleich für zwei wichtige Konstanzer Themen:

- Im Handlungsprogramm Wohnen bildet das Döbele aufgrund seiner Größe und zentralen Lage eine wichtige Fläche, um mittelfristig dringend notwendigen bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Das städtische Areal bietet Raum für ca. 300 Wohnungen. Dabei sollen auch die beschlossenen Qualitätsstandards realisiert werden.
- Die Entwicklungsfläche bietet zudem die Möglichkeit, durch eine neue Verkehrsführung die schwierige Verkehrssituation an den Spitzentagen zu entspannen und Stellplätze zu schaffen.

Mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 31.01.2013, für das „Döbele“ einen zweiphasigen, offenen städtebaulichen Ideenwettbewerb durchzuführen und dafür auch Mittel bereitzustellen, wurden Grundlagen geschaffen, das Projekt konkret anzugehen und die Entwicklung anzuschieben.

Die Bürger sprechen mit

Aufgrund der großen städtebaulichen Bedeutung wurde von Beginn an Wert gelegt auf einen transparenten Prozess und Bürgerbeteiligung in den gesamten Planungsprozess integriert. Noch vor Ausschreibung des Städtebaulichen Wettbewerbs nahmen am 05.06.2013 über 200 Bürger im Konzil die Gelegenheit wahr, Ideen zu formu-

lieren und Anregungen für die Aufgabenstellung zu geben.

Eine zweite Bürgerbeteiligung am 29.01.2014 wurde in den offenen 2-stufigen Wettbewerb integriert. Mit rund 400 Besuchern sprengte das große Interesse alle Erwartungen der Verwaltung. Den Bürgerinnen und Bürgern wurden die neun Arbeiten, die für die 2. Stufe des Wettbewerbs ausgewählt worden waren, vorgestellt. Es gab die einmalige Gelegenheit, Stellungnahmen abzugeben, die an die teilnehmenden Büros weitergeleitet wurden.

Lebendiges Quartier gewünscht

Die Aufgabenstellung für die interdisziplinär zusammengesetzten Teams aus Architekten und Stadt- und Verkehrsplaner war der Situation entsprechend komplex:

- Entwicklung eines städtisch geprägten gemischten Quartiers
- Berücksichtigung der gesamtstädtischen Verkehrssituation



Städtebaulicher zweiphasiger Ideenwettbewerb | September 2013 bis April 2014

Ausschreibung:

Europaweit

Eingereichte Arbeiten:

insgesamt 35 Arbeiten

Zur weiteren Beurteilung

in der 2. Phase:

9 Arbeiten

Sieger:

Architekten Bächle Meid | Konstanz

Landschaftsplaner Stötzer | Freiburg

Verkehrsplanung Billinger | Stuttgart



- 1000 Parkplätze für Anwohner und Besucher
- Car-Sharing
- Entwicklung eines neuen Erschließungskonzeptes unter Einbeziehung des Altstadtrings und der Grenzübergänge
- Einfügen der Bebauung in die sensible Nachbarbebauung
- angemessene Freiräume
- eine Mischung aus privat finanzierten Wohnungen und geförderten Wohnmodellen (barrierefrei und behindertengerecht)

Ganz oben auf der Wunschliste der Bürgerinnen und Bürger stand „Ein lebendiges urbanes Quartier mit Freiraumqualitäten“

Überraschendes Ergebnis

Am 09.04.2014 wurde der beste Entwurf gekürt. Es setzte sich das Konstanzer Architekturbüro Bächle Meid in Arbeitsgemeinschaft mit Stötzer Landschaftsarchitekten (Freiburg und Verkehrsplaner Hans Billinger (Stuttgart) durch.

Die Qualität des Wettbewerbs war sehr gut.

Karin Bächle-Meid und Martin Bächle überzeugten die Preisrichter mit einem starken Grundkonzept mit großer Flexibilität, das gut in den städtebaulichen Kontext passt. „Insgesamt zeigt der Beitrag ein tiefes Verständnis für die vorgefundene Situation und überzeugt durch einen Haltung, die in Bezug auf Städtebau, Architektur und Freiraum ein hohes Potential für die Entwicklung eines hochwertigen Quartiers besitzt“, so die Wertung der Fachjury, die sich einstimmig für den Entwurf entschied.

- Bächle Meid liegen mit 300-400 Wohnungen im oberen Bereich der abgegebenen Vorschläge.
- das gesamte Baugebiet wird in zwei Blöcke mit großen Innenhöfen geteilt, die aus dreibis viergeschossigen Gebäuden bestehen und Typologie und Maßstab der Paradiesbebauung aufgreifen und weiterführen.
- der neue Döbele-Boulevard mit Zufahrten zu einer 2-geschossigen Tiefgarage erschließt künftig die Altstadt.
- die Tiefgarage bietet Platz für 1000 Stellplätze
- mit der baulichen Entwicklung am Döbele wird ein neuer Stadteingang geschaffen.
- die Straßenverläufe wurden so geplant, dass eine Verknüpfung in die Schweiz durch Fußgänger- und Radwege möglich ist.

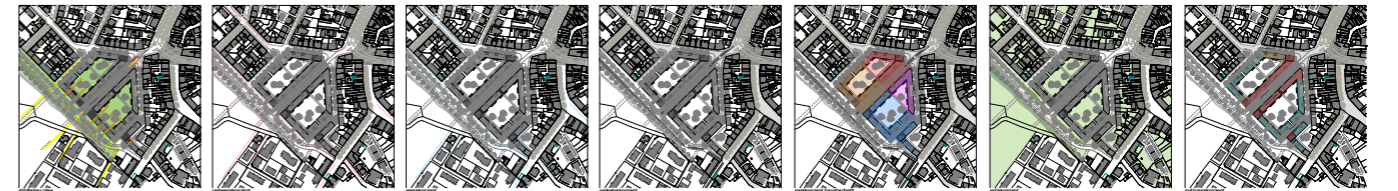
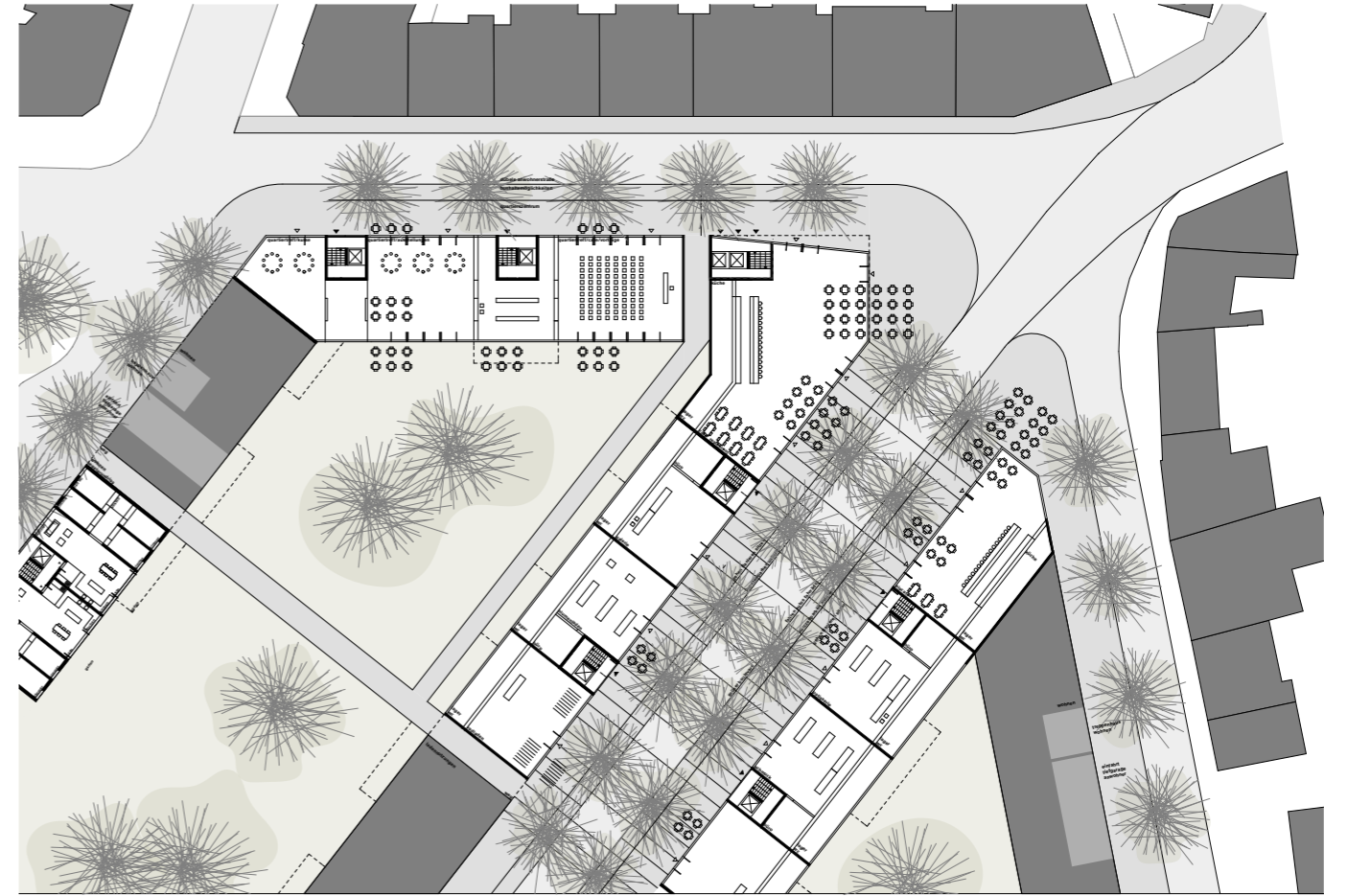
Lösung für Verkehrsprobleme

- der Entwurf ordnet verkehrsplanerisch den Zugang zur Altstadt völlig neu und geht von einer Überplanung des Döbele-Kreisels aus
- das Döbele wird künftig über eine Kreuzung an der Grenzbachstraße aus beiden Richtungen erschlossen
- mit dem neuen Boulevard wird die Laube über das Schnetztor weitergeführt und die Bodanstraße angebunden.

Bereits gleich nach Jurierung des Wettbewerbs wurde die Planung integriert in die laufende Verkehrsuntersuchung zum Altstadtring, so dass die zukünftige Verkehrsführung am Döbele auch unter den neuen Rahmenbedingungen funktionieren wird.

1. Preis

Architekten Linie 4, Bächle, Meid-Bächle, Konstanz
Stötzer Landschaftsarchitekten, Freiburg
Verkehrsplaner Hans Billinger, Stuttgart



Beurteilung des Preisgerichts

Die Verfasser nehmen in ihrem Beitrag die vorhandenen baulichen und freiraum-planerischen Prinzipien des Ortes auf und treffen vor diesem Hintergrund zahlreiche nachvollziehbare Entscheidungen, die das neue Wohngebiet zu einem räumlich wirksamen Bestandteil der vorgefundenen Situation machen.

Das gesamte Baugebiet wird auf eine selbstverständliche Weise in zwei Blöcke gegliedert, die aus drei- bis viergeschossigen Gebäuden beste-

hen. Diese Höhe nimmt Bezüge zur Nachbarbebauung auf und wird insgesamt als räumlich angenehm und ebenso angemessen empfunden. Hier und da werden ganz subtil besondere Situationen herausgearbeitet und eine sympathische Hierarchisierung der öffentlichen Platz- und Straßenräume erreicht.

Hervorzuheben an dieser Stelle ist die gelungene Einbindung des Bestandsblockes im Bereich des Grenzüberganges an der Emmishofer



Straße, der nun eine städtische Klammer zwischen dem Bestand und den Neubauten bildet. Ebenso überzeugend ist die Ausbildung eines kleinen Platzraumes an der Ecke Döbelestraße und Schützenstraße, die leichte Überhöhung der Eckbebauung als Stadteingang am südlichen Ende des Boulevards, und ebenso dessen gekonnte räumliche Verbindung zur Oberen Laube. Ein wenig beengt wirkt der Straßenraum entlang der Döbelestraße.

In der inneren Logik des Entwurfes konsequent umgesetzt ist der Vorschlag für die Ausbildung des Boulevards, dessen angrenzende Bauten im Erdgeschoss vielfältige gewerbliche Nutzungen anbieten können. Ebenso klar und eigenständig sowie stringent formuliert ist die bauliche Kante als Stadtrand zum Grünraum an der Grenzbachstraße.

Zu erwähnen ist, dass durch die zentrale Führung der neuen Erschließungsachse die Randbereiche vom Verkehr deutlich entlastet werden. Die Breite des Boulevards ist zu vergrößern. Die Ausbildung des Knotenpunktes Boulevard und Grenzbachstraße ist noch nicht gelöst. Sie wird einen höheren Flächenanspruch erzeugen, erscheint jedoch gut realisierbar und mit dem Konzept verträglich. Dies gilt auch für die Tiefgaragenzufahrten, die zu nah an den Knotenpunkten liegen. Der Grenzbach und die damit verbundenen Grünraumpotentialle sind nicht dargestellt und wären zu konkretisieren.

Die Baublöcke zeigen angenehm proportionierte grüne Hofräume, die Tiefgarage ist geschickt in die geplante Gebäudestruktur integriert. Die vorgesehene Erdüberwdeckung lässt die Pflanzung größerer Bäume zu. Der Vorschlag einer vollständigen Unterbauung des gesamten Gebietes durch eine zweigeschossigen Garage ist zu überdenken, und dies sowohl hinsichtlich einer Bauphasenerstellung als auch der Erschließung. Die Gebäudetypologie zeigt Grundrisse, die auf Grund ihrer Tiefe, Orientierung und Erschließung Wohnungen für unterschiedliche Nutzergruppen und hohe Aufenthaltsqualitäten ermöglichen. Die beiden innenliegenden spitzen Gebäudeecken sind hinsichtlich einer guten Nutzung zu optimieren. Die Anzahl der Wohnungen liegt im Vergleich zu den anderen eingereichten Beiträgen im oberen Bereich.

Eine stufenweise Realisierung der Verkehrsererschließung und der Baufelder ist gewährleistet. Insgesamt zeigt der Beitrag ein tiefes Verständnis für die vorgefundene Situation und überzeugt durch eine Haltung, die in Bezug auf Städtebau, Architektur und Freiraum ein hohes Potential für die Entwicklung eines hochwertigen Quartiers besitzt.

2. Preis

Freie Planungsgruppe 7, Stuttgart
Lohrberg StadtLandschaftsarchitektur, Stuttgart
VLI Verkehrsplanung Link, Stuttgart



Beurteilung des Preisgerichts

Die Arbeit überzeugt durch eine maßvolle Einbindung in den vorhandenen Stadtkörper und durch eine quasi selbstverständliche Verwebung mit dem bestehenden Strassensystem. Durch den annähernd 30m breiten zentralen Strassenraum, der die Grenzbachstrasse mit der Laube verbindet, entsteht eine leistungsfähige, in der verkehrli-

chen Vernetzung naheliegende Planungs-idee, die gleichzeitig ein gutes Rückgrat für die angrenzenden neuen Planungsfelder liefert. Er ist so breit angelegt, dass er die Anforderungen (Einmündung Grenzbachstrasse) bestens leistet.

So begründet die zentrale Straßenführung eine außerordentlich gute Einfügung in die Stadt. Fol-

gende Hinweise, die die Straßenführung betreffen, müssten aber noch bedacht werden:

- die Zufahrt vom Emmishofer Zoll wird sich stärker darstellen müssen, denn die verkehrsberuhigte Strecke muss in Frage gestellt werden und eine Neueinschätzung dieses Verkehrsaufkommens wird auch den Knotenpunkt in seiner Dimension verändern.
- die Zufahrten Tiefgarage liegen zu tief im neuen Planungsgebiet.

Direkte Anbindung der Fahrradstrasse/Verlängerung Schützenstrasse wird aus verkehrsplannerischer Sicht sehr gut bewertet.

Der im Süden angelegte Döbele-Park mit der Neugestaltung des Saubach ist besonders überzeugend in diesem Konzept, erzielen die Verfasser eine grüne Parklandschaft, die eine qualitätsvolle Verbindung zum Nachbarland darstellt.

Und zu welchen Konsequenzen führt diese gute Planungsbasis bei der Entwicklung der Hochbauten? Hier stellt sich eine Reihe von Fragen. So führt die verkehrliche Vernetzung zu Baufeldzuschnitten, die doch eine grosse Anzahl von Sonderbauten erzwingen. Sehr enge spitzwinkelige Blockinnenecken, ein unmittelbares und nicht genehmigungsfähiges Vis-à-vis von Wohnbereichen im Blockinneren, eine hohe Differenzierung der Baumasse, um die Besonnung der einzelnen Wohnungen sicher zu stellen etc. und ein im Vergleich bisher außerordentlich geringes Wohnflächenangebot. Das Wohnhochhaus ist ein verständlicher, aber nicht überzeugender Versuch,

diese Defizite auszugleichen. Vielleicht ließe sich das über eine generelle Baukörpererhöhung noch etwas relativieren, aber die Probleme der nachbarschaftlichen Abgrenzung und die gezwungenermaßen Spezifizierung einer Bautypologie lassen sich nicht leicht beheben. Bisher werden 4-geschossige Bauten mit einem zurückgesetzten Dachgeschoss vorgeschlagen, ein gängiger Bautyp, dessen Vorzüge bekannt sind, der aber auch im Stadtkörper von Konstanz keine ortstypische Charakteristik aufgreift. Dieses Gebäudeprofil ist an keiner Stelle ortsbildprägend und eigentlich der pure, gebaute Kompromiss.

Die Anzahl der Tiefgaragenstellplätze ist dann auch entsprechend zu wenig und müsste deutlich den Zielvorgaben angepasst werden. Eine Verbindung der Tiefgarage ist unter dem öffentlichen Straßenraum nicht selbstverständlich und müsste rechtlich überprüft werden, eine Tunnelverbindung der einzelnen Garagen ist aber durchaus sinnvoll und gewünscht.

Die Arrondierung des östlichen Baufeldes ist wieder sehr selbstverständlich und gut gelungen. Es verändert an diesem Ort die historische Kante – das wird kritisch angemerkt.

Ein überzeugender Planungsansatz, der allerdings offensichtlich keine richtige Balance finden konnte mit den hochbaulichen Konsequenzen, das gilt sowohl für die Baukörperzuschnitte wie auch für die Gestaltungsabsichten, die sich über die Schnittansichten hier eröffnen.

3. Preis

Trojan Trojan + Partner, Darmstadt
WGF Objekt Landschaftsarchitekten, Nürnberg
Verkehrsplaner Pirker + Pfeiffer, Reutlingen



Beurteilung des Preisgerichts

Die Verfasser schlagen eine Raum- und Bausstruktur vor, die in Massstab und Höhenentwicklung eine gute Fortsetzung der gründerzeitlichen Quartiere darstellt.

Der Stadtrand zur Schweiz wird stadträumlich ablesbar definiert mit integriertem Ost-West-verlaufenden Grünraum und zentral situiertem Eingangsplatz als Auftakt zur Schweizer Strasse in direkter Verbindung zur Laube.

Der Grenzbach wird in der Achse der Schweizer Strasse mit einem Wasserbassin aufgewertet und schafft damit einen attraktiven Übergang zu den Freiflächen des Döbels.

Die Rampen zur öffentlichen Tiefgarage sind aus allen Fahrtrichtungen nur bedingt erreichbar und schränken den Übergang zur Schweizer Seite ein. Die Trennung von öffentlichem und Bewohnerparken wird vermisst.

Die grosszügige Bemessung der Strassenräume bietet ausreichend Raum für z.B. zukünftig notwendige verkehrliche Anpassungen. Kritisiert wird die entwurflich bevorzugte Verkehrsführung von der Grenzbachstrasse über die Emmishoferstrasse und Kreuzlinger Strasse zum Hauptzoll. Die Anbindung von der Fahrradstrasse Schützenstrasse Richtung Kreuzlingen ist nicht angemessen gelöst.

Die nachgewiesenen Stellplätze in der zweigeschossigen Tiefgarage liegen unter dem Durchschnitt. Problematisch erscheint die Unterbauung der Haupterschliessung mit einer Tiefgarage und erschwert eine abschnittsweise Realisierung.

Positiv bewertet werden die Vielzahl der angebotenen, gut austarierten öffentlichen Platzräume und die für die Fussgänger teilweise passierbaren Innenhöfe mit differenzierten privaten und gemeinschaftlichen Grünflächen, die eine hohe Wohnumfeldqualität erwarten lassen.

Kritisch hinterfragt werden Art und Mass der gewerblichen Nutzung (Schwerpunkt Gastronomie). Nicht überzeugen können die vorgeschlagenen baulichen Veränderungen an der Einmündung zur Emmishoferstrasse mit Rückbau des Bestandes und Neubau eines Boarding-Hotels. Die Mischung zwischen Geschosswohnbau und Stadtreihenhäusern „zur Laube“ ist nachvollziehbar, während in der Verlängerung der Schützenstrasse die geplante Einzelhausbebauung nicht überzeugt.

Auch das 6-geschossige Eckgebäude vor dem bestehenden „Ensemble“ Döbelestrasse erscheint zu massiv und störend.

Sowohl hinsichtlich Geschossfläche wie auch der Anzahl der Wohneinheiten liegt der Entwurf unter dem Durchschnitt.

3. Preis

Hähmig - Gemmeke, Tübingen
Stefan Fromm Landschaftsarchitekt, Dettenhausen
Fachplaner Dieter H. Stahl, Ludwigsburg



Beurteilung des Preisgerichts

Die Arbeit interpretiert das Quartier als Baustein des Stadtteils Paradies. Die Vernetzung erfolgt über den nördlich positionierten und sympathisch adressbildenden Döbeleplatz. Die Freistellung der gründerzeitlichen Fassade wird positiv bewertet. Allerdings muss hinterfragt werden, ob dieser in seiner Dimensionierung innerhalb des Gründerzeitbestandes und seiner Ausdehnung über das Schnetztor richtig gesetzt ist.

Das neue Döbele Quartier wird aus drei angemessen proportionierten Bausteinen gebildet. Maßstab und Höhenentwicklung orientieren sich passend am Bestand. Dass dabei der südliche Baustein als Stadteingang durch ein - wenn auch kostengünstig herzustellendes - oberirdisches Parkhaus gebildet wird, wird kontrovers diskutiert.

Am Döbeleplatz werden sinnvoll ergänzend die gewerblichen Nutzungen angeordnet. Die langgestreckte Wegeführung nach Süden in Richtung Parkhaus und Grenz-bachstraße erscheint allerdings wenig belebt und bietet nur eingeschränkte stadträumliche Orientierung. Die räumlich in der Achse versetzte Querungsmöglichkeit in Richtung Schweiz ist funktional problematisch und verspielt die Chance, diese besondere landschaftliche Situation im neuen Quartier zu inszenieren.

Mit der Verlegung der Hauptverkehrsstraße Zur Laube an den östlichen Rand wird einerseits ein zusammenhängendes Quartier geschaffen, dessen innere Erschließung zur Stärkung der Aufenthaltsqualität verkehrsberuhigt ist. Diese Qualität wird allerdings durch den Kfz-Verkehr von bzw. zum Parkhaus und den TG beeinträchtigt.

Die Straße zur Laube mit täglich 16.000 Kfz übt aufgrund ihrer Gestaltung als zusammenhängendes Band von nebeneinanderliegenden Fahrbahnen ohne Mittelstreifen eine starke Barrierewirkung zum Nachbarquartier Stadelhofen aus. Gesicherte Querungen sind nur punktuell möglich. Mit der konsequenten Anordnung der Wohnnutzung entlang der Hauptverkehrsstraße Laube muss hinterfragt werden, wie die damit verbundene Lärmproblematik gelöst werden kann.

Projektleitung & Kontakt

Carmen Meier

Amt für Stadtplanung und Umwelt

Tel: 07531 900 569

carmen.meier@konstanz.de

Herausgeber

Stadt Konstanz/Pressebüro

Stand: Frühjahr 2015

Redaktion

Anja Fuchs

Carmen Meier

Waltraut Fuchs

Fotos

Stadt Konstanz

Layout

Hausdruckerei der Stadt Konstanz

Druck

Hausdruckerei der Stadt Konstanz

