Kreuzlingen

Studienauftrag "Bellevue", Kreuzlingen

# Bericht des Beurteilungsgremiums

30. November 2006

## Inhaltsverzeichnis


3 Ausgangslage

3 Auftrag

3 Projektziel

3 Auftraggeber

3 Verfahrensart

3 Teilnehmer

3 Projektentschädigung

4 Beurteilungsgremium

4 Beurteilungskriterien

4 Besichtigung der Örtlichkeiten

4 Fragenbeantwortung

4 Zwischenbesprechung

5 Eingereichte Projekte

5 Vorprüfung

5 Beurteilung der Projekte

5 Schlussfolgerung und Empfehlung des Beurteilungsgremiums

6 Unterschrift des Beurteilungsgremiums


**Anhang**


Projektbeschrieb und Pläne

**Ausgangslage**

Das Areal Bellevue befindet sich mit seiner zentralen Lage und der Nähe zu Konstanz in einem städtebaulich wichtigen Entwicklungsgebiet der Stadt Kreuzlingen. Der rechtskräftige Gestaltungsplan in diesem Gebiet vom 08.07.1986 lässt sich auf Grund diverser neuerer Erlasse (NHG, Waldfeststellung) nicht mehr in vollem Umfang realisieren.

Der Gestaltungsplan „Freiegg-Doldenhof“ (am 31. 08.1970 genehmigt) ist von der gleichen Problematik betroffen wie der GP Bellevue. Der letzte, noch nicht realisierte Baubereich im Perimeter des Gestaltungsplanes kann nicht mehr bebaut werden, da das bestehende Gebäude gemäss NHG als wertvoll eingestuft wurde. Somit kann ein 13-stöckiges Hochhaus, welches dieser Baubereich zugelassen hätte, nicht mehr umgesetzt werden. Aus diesem Grund wird das Gebiet GP Freiegg-Doldenhof in den Planungsperimeter einbezogen.

Beide Gestaltungspläne müssen überarbeitet werden. Die zuständige Behörde hat deshalb über das Gebiet Bellevue eine Planungszone gelegt. Der Studienauftrag für das städtebauliche Entwicklungskonzept soll die Grundlage für das anschliessende Gestaltungsplanverfahren liefern.

**Auftrag**

Die Teilnehmer haben ein Gesamtkonzept für das Areal Bellevue sowie das Areal Freiegg/Doldenhof unter Berücksichtigung der städtebaulichen, verkehrstechnischen und freiraumplanerischen Gesichtpunkte zu entwickeln. Die vorliegende Aufgabenstellung ist verbindlich einzuhalten resp. zu berücksichtigen.

**Projektziel**

Das Projekt soll folgende Ziele erfüllen:
- Das Überbauungskonzept soll Grundlage für das anschliessende Gestaltungsplanverfahren bilden.
- Sorgfältiger Umgang mit den bestehenden Natur- und Kulturobjekten
- Optimale Anbindung an das bestehende, übergeordnete Verkehrs- und Erschliessungskonzept.

**Auftraggeber**

Auftraggeber für den Studienauftrag sind die Stadt Kreuzlingen (vertreten durch die Bauverwaltung) sowie die betroffenen Grundeigentümer/innen.

**Verfahrensart**

Der Studienauftrag erfolgte im Einladungsverfahren. Zur Teilnahme eingeladen wurden interdisziplinäre Projektteams unter der Federführung von Stadtplaner/-innen oder Architekt/-innen aus den Fachbereichen Freiraumgestaltung und Verkehrsplanung. Der Studienauftrag wurde nicht anonym durchgeführt

Der Studienauftrag wurde in Anlehnung an die SIA Ordnung 142 (Ausgabe 1998) durchgeführt.

**Teilnehmer**

Folgende 5 Teams wurden zur Teilnahme am Studienauftrag eingeladen:

- ernst niklaus fausch, Aarau
  Raymond Vogel Landschaften AG, Zürich
  Rapp Infra AG, Basel

- Feld 4 / Urbanplus, Zürich
  Dipol Landschaftsarchitekten, Basel
  Ernst Basler + Partner, Zürich

- Luca Selva AG, Basel
  August Künzel Landschaftsarchitekten AG, Basel
  Pestalozzi + Stäheli Ingenieure AG, Basel

- Miroslav Sik, Architekturbüro BSA, Zürich
  Asp Landschaftsarchitekten AG, Zürich
  Verkehrsingenieurbüro Oscar Merlo, Cham

- Ryf, Scherrer, Ruckstuhl, Kreuzlingen
  ARGE Schmid + Müller, Zürich
  B. Schwarzenbach + W. Müller, Frauenfeld

**Projektentschädigung**

Für die auftrags- und fristgerechte Ablieferung der Unterlagen gemäss Aufgabenstellung wird pro Team eine pauschale Entschädigung von Fr. 35‘000.- entrichtet. Es wird keine Preissumme ausgesetzt.

**Beurteilungsgremium**

Das Beurteilungsgremium setzt sich wie folgt zusammen:

Sachexperten mit Stimmrecht
- Carl Fingerhuth Dipl. Architekt ETH, Zürich
- Bruno Bossart Dipl. Architekt HBK/BSA/SIA, St. Gallen
- Rudolf Lüthi Dipl. Landschaftsarchitekt FH/BSLA/SIA, St.Gallen
- Heinz Theus Dipl. Architekt ETH/SIA, Kreuzlingen
- Jakob Steib Dipl. Architekt ETH/BSA, Zürich

Ersatz
- Stephan Mäder Dipl. Architekt ETH/SIA, Zürich
- Beat Rey Dipl. Siedlungsplaner FH, Herisau

Grundeigentümer mit Stimmrecht
- Michael Müller BFW Liegenschaften AG
- Patrick Bücheler Bücheler House Invest AG
- Marco Sacchetti Generalsekretär Departement für Bau und Umwelt
- Reiner Bodmer Stadtrat Departement Hochbau und Umwelt

ohne Stimmrecht
- Grundeigentümer in Planungszone Bellevue
- Grundeigentümer Freiegg/Doldenhof

Fachexperten
- Peter Meier Leiter Tiefbau und Verkehr, Kreuzlingen
- Urs Fankhauser Amt für Denkmalpflege Thurgau
- Erich Tiefenbacher Forstamt Kanton Thurgau
- Walter Ebinger Kantonales Tiefbauamt
- Andy Heller Kantonales Tiefbauamt, Kantonsingenieur

Vorprüfung:
Bauverwaltung Kreuzlingen

**Beurteilungskriterien**

Die Beurteilung des Studienauftrages erfolgt nach folgenden Kriterien:

Stadträumliche Qualität
- Prägnanz der städtebaulichen Ideen
- Orientierungs- und identitätsstiftende städtebauliche Konzeption
- Funktionale und gestalterische Vernetzung mit den benachbarten Quartieren
- Umgang mit schützenswerter Bausubstanz

Funktionale Qualität
- Nutzungsverteilung und Nutzungszuordnung
- Nutzungsflexibilität der Baustrukturen
- Mass der baulichen Nutzung

Verkehrs- und Erschliessungsqualität
- Anbindung an den öffentlichen Verkehr
- Anbindung an das übergeordnete Hauptstrassennetz
- Interne Erschliessungshierarchie
- Ruhender Verkehr (Parkierung)
- Fuss- und Radwegvernetzung

Qualität der öffentlichen Freiräume
- Freiraumvernetzung (Bodensee, Konstanz)
- Gestaltung, Aufenthalts- und Erholungsqualität der Freiräume
- Umgang mit schützenswerten Naturobjekten

Realisierbarkeit
- rechtliche Umsetzbarkeit
- technische Umsetzbarkeit

**Besichtigung der Örtlichkeiten**

Am 24. Juli 2006 fand unter der Führung der Bauverwaltung eine offizielle Besichtigung der Örtlichkeiten statt.

**Fragenbeantwortung**

Die Fragenstellung und Fragenbeantwortung wurde fristgerecht bis zum 25. August 2006 abgeschlossen.

**Zwischenbesprechung**

Am 2. Oktober 2006 präsentierten die Teams ihren Stand der Arbeit dem Beurteilungsgremium. Es erfolgte jeweils ein wichtiger Austausch zwischen den Projektverfassern und dem Beurteilungsgremium. Anschliessend wurden den Teams allgemeine Kritikpunkte und Hinweise schriftlich zugestellt.
Erfreulicherweise wählten die Teams ganz unterschiedliche Lösungsansätze. Das Beurteilungsgremium empfahl allen Teams ihre vorgeschlagenen Konzepte beizubehalten und die aufgeworfenen individuellen Fragen zu klären.

**Eingereichte Projekte**

Bis zum Abgabetermin vom 30. Oktober 2006 wurden alle 5 Projekte termingerecht eingereicht. Aufgrund der Ergebnisse beschlosst das Beurteilungsgremium, allen Teams die vollständige Entschädigung von Fr. 35‘000.- zu überweisen.

- ernst, niklaus, fausch, Aarau
- Feld4 / Urbanplus, Zürich
- Luca Selva, Basel
- Miroslav Sik, Zürich
- Ryf, Scherrer, Ruckstuhl, Kreuzlingen

**Vorprüfung**

Die eingereichten Projekte wurden durch die Bauverwaltung nach folgenden Kriterien vorgeprüft:

- Termingerechter Eingang der Arbeiten
- Vollständigkeit und Prüffähigkeit der Unterlagen
- Einhaltung der geforderten Vorgaben

**Beurteilung der Projekte**

Das Beurteilungsgremium traf sich am 16. November 2006 zur Beurteilung der eingereichten Projekte. Herr Carl Fingerhuth war krankheitshalber abwesend, der Vorsitz wurde von Herrn Stephan Mäder übernommen. Zu Beginn der Sitzung wurde das Ergebnis der Vorprüfung dargelegt. Die festgestellten Verstösse wurden als geringfügig beurteilt und somit wurden alle Projekte zur Beurteilung zugelassen. In einem zweiten Schritt wurden die Projekte von den Verfassern vorgestellt, dabei konnten alle Anwesenden klärende Fragen stellen. In einem ersten Rundgang wurden anschliessend die Arbeiten nochmals vom Beurteilungsgremium erläutert und beurteilt. Nach diesem ersten Rundgang wurde ein Projekt ausgeschlossen. Nach einem zweiten Rundgang konnten zwei weitere Arbeiten ausgeschlossen werden. Die beiden übrig gebliebenen Vorschläge wurden in einem dritten Rundgang nochmals intensiv studiert und schlussendlich der beste Vorschlag auserkoren.

**Schlussfolgerung und Empfehlung des Beurteilungsgremiums**

Das Ergebnis des Studienauftrages zeigt, dass unterschiedliche Ansätze zur Lösung der Aufgabenstellung möglich sind. Alle Projekte weisen eine sehr hohe Qualität auf, da die Verfasser die in der Zwischenbesprechung vorgestellten Konzepte konsequent weiterbearbeiteten.

Der Projektvorschlag von ernst, niklaus, fausch besticht durch die klare, in drei Bereiche geteilte Konzeption die Promenade Plantée, die Résidence Bellevue und der Passage Helvetia. Die einfach verständliche Interpretation der Aufgabe mündet in Bebauungsvorschlägen, die ein logisches Weiterbauen innerhalb der fragmentierten Umgebung erlauben. Durch die vorgeschlagene Anordnung der Baubereiche entstehen keine problematischen Abhängigkeiten und das Konzept lässt sich gut etappenweise realisieren.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt deshalb, den Entwurf des Teams ernst, niklaus, fausch als Grundlage für einen oder mehrere neue Gestaltungspläne weiter zu bearbeiten. Dabei sind folgende Hinweise zu beachten:

Die stringente Strategie der Verfasser in den Teilbereichen des Konzeptperimeters, wo bauliche Nutzungen angeordnet werden können, ist die Stärke des Projektvorschlags; dies löst gleichzeitig auch den Bedarf zur Weiterbearbeitung aus. Nun sind die Spielräume der Bebauungsvorschläge zu definieren, ohne die Konzeptidee in Frage zu stellen. Dies betrifft einerseits die Erweiterungsmöglichkeiten der bestehenden Bebauung entlang der Hauptstrasse im Bereich Promenade Plantée. Andererseits ist auch die Frage zu beantworten, ob die absolute Geschlossenheit der drei Hofgebäude im Park der Résidence Bellevue zwingend ist. Der Vorschlag der Ergänzungsbaute Doldenhof steht im Zusammenhang mit einer Überarbeitung des Hochhaussockels. Obwohl damit diese Gebäudekomposition verbessert werden könnte, wird dies für die Anordnung der Nutzungen der Internationalen Schule in Frage gestellt; sie ist zu überdenken.

Das Gleiche gilt für die ergänzenden Vorschläge. Dass die vorgeschlagene Gestaltung der Promenade Plantée einen eigenen, von der übrigen Strassenraumgestaltung abgegrenzten Charakter aufweist, wird als richtig betrachtet. Es soll jedoch geprüft werden, ob die Mittellage der Allee dafür zwingend ist. Für den Baukörper der Passage Helvetia muss über die Klärung des Nutzungsangebots ein geeigneter Bauherr gefunden werden. Bei der Detaillierung des Strassenprojekts „Chance Nord“ ist dieser interessante Bebauungsvorschlag miteinzubeziehen. Ebenso ist die Realisierung des vorgeschlagenen Fussgängerstegs vom Helvetiaplatz über das Gleisdreieck zum See mit der internationalen Gartenbauausstellung (IGA 2017) abzustimmen.

**Unterschrift des Beurteilungsgremiums**

Das Beurteilungsgremium genehmigt den vorliegenden Bericht einstimmig.

**Bruno Bossart** .....

**Rudolf Lüthi** .....

**Jakob Steib** .....

**Heinz Theus** .....

**Reiner Bodmer** .....

**Michael Müller** .....

**Patrick Bücheler** .....

**Marco Sacchetti** .....

**Stephan Mäder (Vorsitz)** .....

**Ersatz: Beat Rey** .....

**Projekt 1**

Verfasser

**Architektur:**
ernst niklaus fausch
architekten eth/sia gmbh
Bahnhofstrasse 102
5000 Aarau

Mitarbeit:
Ursina Fausch
Erich Niklaus
Katja Binder
Marc Hofmann

**Landschaft:**
Raymond Vogel Landschaften AG
Zurlindenstrasse 134
8003 Zürich

Mitarbeit:
Raymond Vogel

**Verkehr:**
RAPP Infra AG
Hochstrasse 100
4018 Basel

Mitarbeit:
Florian Schmid

Das auf der Lektüre der baulichen Entwicklung Kreuzlingens basierende städtebauliche Konzept besticht durch seine logische thematische Gliederung der Massnahmen in drei Bereiche:

- Gestaltung der Hauptstrasse („Promenade plantée“) als attraktive Adresse des Wohngebietes links und rechts der Strasse und massvolle Verdichtung des bestehenden Ensembles von Bauzeugen und Baudenkmälern.
- Wohnanlage auf dem Bellevueareal in Form von drei grossformatigen, vier geschossigen Hofbauten („Résidence Bellevue“) unter Gewährleistung attraktiver Grünräume und der Wegbeziehung in Längs- und Querrichtung.
- Attraktive neue Fussgängerverbindung Bahnhof - Helvetiaplatz - See längs Bahneinschnitt mit schlankem Baukörper entlang Bahnhofstrasse (Passage Helvetia) und Fussgängersteg (IGA-Steg) über das Gleisdreieck zum See. Der Helvetiaplatz ist Orientierungspunkt und Kreuzung zur Einkaufstrasse und der Promenade plantée in Querrichtung.

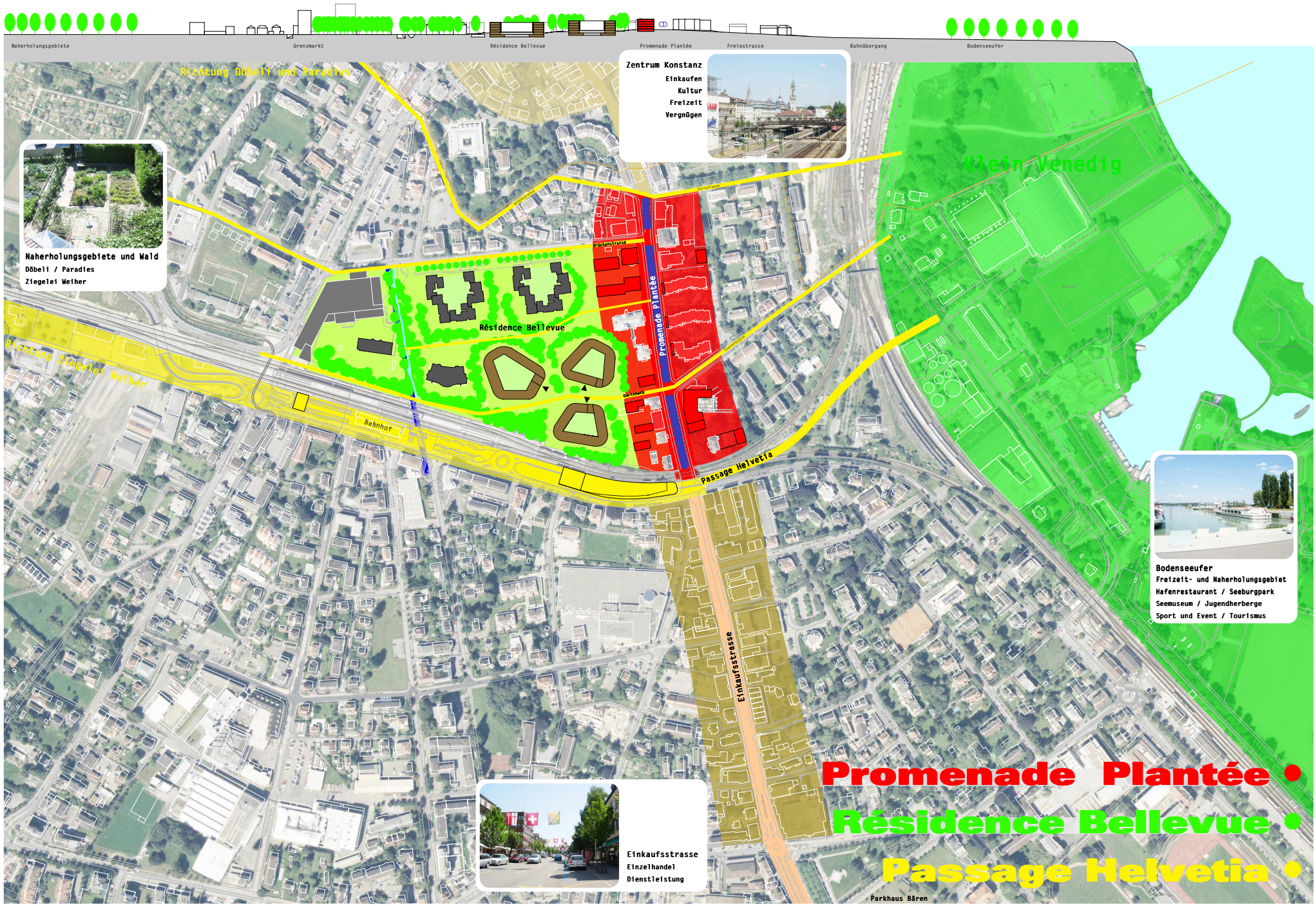
Die aufgezeigten Massnahmen aller drei Bereiche sind gut in den städtebaulichen Gesamtkontext eingebunden und weisen sowohl in architektonischer wie freiraumgestalterischer Hinsicht eine überzeugende, identitätsstiftende Gestaltungsqualität auf. Die im (vierten) Bereich Doldenhof aufgezeigten Massnahmen sind demgegenüber wenig aussagekräftig.

Die Gestaltung der Hauptstrasse mit einer multifunktional nutzbaren, baumbestandenen Mittelzone (Flanierbereich), den aufgeteilten und auf die notwendige Breite reduzierten Fahrspuren (Tempo 30) sowie den differenziert ausgestalteten Trottoir-/Vorplatzbereichen erscheint auf den ersten Blick überzeugend. Die tatsächliche Zweckmässigkeit dieser Gliederung und der vorgeschlagenen Möblierung mit Rabattenelementen wäre aber noch weiter zu prüfen. Nicht bestritten ist, dass der Gedanke, in einem ersten Schritt den Strassenraum aufzuwerten, eine gute Massnahme ist um einen Entwicklungsimpuls auf die (geschäftliche) Nutzung der angrenzenden Bauten und deren Vorzonen auszulösen. Der Umgang mit der geschützten Bausubstanz in Form einer massvollen Verdichtung in der vorhandenen Körnung ist respektvoll und lässt eine flexible bauliche Entwicklung zu, was auch einer realen Einschätzung des bestehenden Potentials entspricht.
Die Erschliessung erfolgt im Einbahnverkehr über die beidseitig der mittleren Flanierzone angeordneten schmalen Fahrbahnen. Diese Lösung kann neben ihren Vorteilen auch Mehrverkehr bedeuteten, weil nicht ohne Umweg auf die gegenüberliegende Strassenseite gewechselt werden kann. Die Parkierung soll weitgehend in den privaten Vorzonen gelöst werden. In der mittleren Flanierzone sind zusätzlich einige Kurzeitparkplätze und Veloabstellplätze angeordnet. Weiter wird im Zusammenhang mit einer möglichen baulichen Entwicklung Ecke Hauptstrasse - Brückenstrasse eine Tiefgarage vorgeschlagen.

Die Massstäblichkeit und Typologie der Residenzen im Park, als Weiterentwicklung der vorhandenen Strukturen, ist nachvollziehbar. Der ehemalige Bellevuepark wird als „Weg-Park“ interpretiert. Die Baukörper etablieren einen fliessenden öffentlichen Raum und konzentrieren die privaten / halböffentlichen Aussenraumnutzungen im Inneren der Gartenhöfe. Durch die gewählte Typologie und Architektursprache wird ein qualitätvolles „urbanes Wohnen im Grünen“ mit unterschiedlichen Wohnsituationen innerhalb einer einheitlichen Siedlung angestrebt. Die aufgezeigten Wohnungsgrundrisse lassen wenig Zweifel offen, dass dieses Ziel realisierbar ist. Aus Sicht der Investoren- bzw. Marktsituation in Kreuzlingen ist die Grösse der baulichen Einheiten (ca. 50 Wohnungen pro Einheit) an der obersten Grenze und lässt bezüglich Zielpublikum (Mieter-/Käuferschaft) auf Grund einheitlicher Typologie bzw. der fehlenden Differenzierung in unterschiedlich grosse Bauvolumen wenig Spielraum offen. Die Erschliessung der Résidence Bellevue erfolgt konzentriert von der Hauptrasse über den "Gartenweg" (heutige Gartenstrasse) zu den unter den Bauten gelegenen Tiefgaragen. Ein feinmaschiges Wegnetz für Fussgänger und Velos verbindet das Areal gut mit den umliegenden Quartieren, dem Bahnhof und dem See.

Das vorgeschlagene neue Gebäude (Passage Helvetia) an der Bahnhofstrasse mit publikumsorientierten Nutzungen und öffentlicher Tiefgarage über bzw. neben der Tunnelgalerie des Projektes Chance Nord wertet die Verbindung Bahnhof - Helvetiaplatz in städtebaulich überzeugender Art auf und nutzt in geschickter Weise die Synergieen der ohnehin bevorstehenden baulichen Entwicklung. Die auf die notwendigen Elemente reduzierte Gestaltung des Hevetiaplatzes als übersichtlicher Dreh- und Angelpunkt für den Langsamverkehr und als "Brückenkopf" für den Fussgängersteg über das Gleisdreieck zum See vermag ebenso zu überzeugen.

Insgesamt reagieren die Projektverfasser in adäquater Weise auf die Aufgabenstellung und das im Gebiet vorhandene Potential. Das erarbeitete Konzept zeigt zukunftsgerichtete und gut umsetzbare Lösungen für eine qualitätvolle Entwicklung des Bearbeitungsgebietes in städtebaulicher, freiräumlicher, verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht auf.



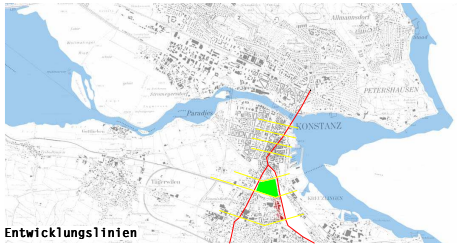

BELLEVUE

Studienauftrag Bellevue Kreuzlingen_30. Oktober 2006_ Team ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh, Aarau und Zürich_Raymond Vogel Landschaften AG, Zürich_Rapp Infra AG, Basel_Blatt 1

M 1:2000

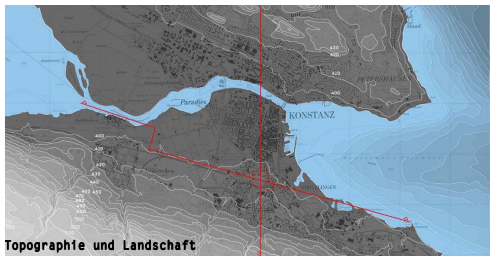
Konzept

# Kontext



**Entwicklungslinien**

Die Entwicklung Kreuzlingens ist geprägt durch zwei Richtungen:
Die Entwicklungslinie entlang der Landstrassen und die Ausdehung in die Querrichtung zwischen See und Landschaft.



**Topographie und Landschaft**

Schnitt Nord-Süd, 5-fach überhöht

Schnitt West-Ost, 5-fach überhöht

Das Areal Bellevue liegt an zentraler Stelle eingespannt zwischen den ehemaligen Landstrassen und wird im Süden durch den Bahneinschnitt in Querrichtung begrenzt.
Das Areal liegt direkt am Bahnhof und der See mit den neuen Freizeit- und Tourismusanlagen ist in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar.

Die Hauptstrasse ist gegliedert in mehrere Abschnitte von unterschiedlichem Charakter. Diese Abschnitte sind entstanden aus der Stadtwerdung Kreuzlingens aus den Weilern entlang der Strasse nach Konstanz.
Der Abschnitt zwischen Bahneinschnitt und Zoll bildet das Verbindungsglied zwischen der Einkaufsstrasse Kreuzlingens und der Altstadt von Konstanz.

Das Areal Bellevue ist geprägt durch seine Vergangenheit als Parkanlage mit den herrschaftlichen Einzelbauten der psychiatrischen Klinik. Mit der Neuausrichtung Kreuzlingens in Richtung See (Seeburgpark, Freiraumvernetzung Bodenseeufer) wurde das Areal frei für eine Neunutzung. In den letzten Jahren sind verschiedene Wohnanlagen entstanden.

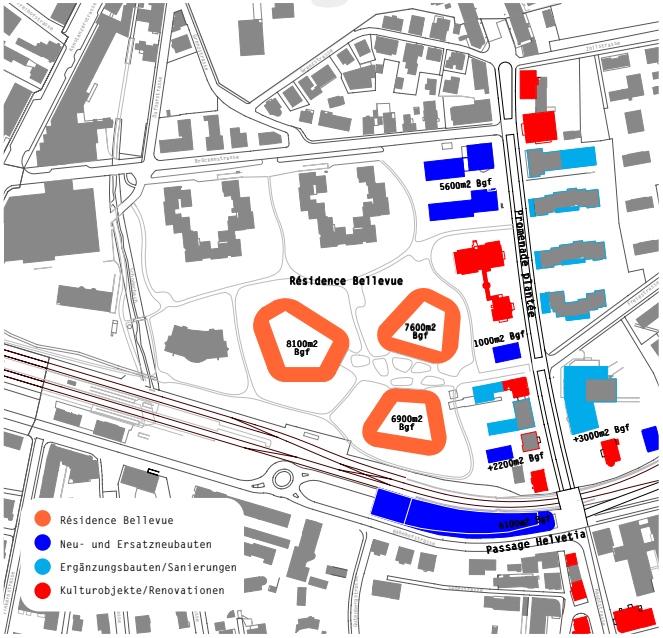
## Städtebauliches Konzept

Als Aufwertung der Hauptstrasse schlagen wir eine „Promenade plantée" vor. In Längsrichtung bildet sie das Verbindungsglied nach Konstanz, in Querrichtung ist sie die attraktive Adresse des Wohngebiets links und rechts der Strasse. Das bestehende Ensemble von Bauzeugen und Baudenkmälern wird durch eine massvolle Verdichtung zu einer attraktiven Abfolge von „Architekturen" aufgewertet.
Initialprojekt bildet die Neugestaltung der Hauptstrasse als Tempo 30-Zone mit einem Baumdach in der Mitte des Strassenraumes. Die Erdgeschossnutzungen orientieren sich auf die Strasse.

Auf dem Areal Bellevue entsteht eine Wohnanlage für unterschiedliche Wohnbedürfnisse (Senioren, Familien, Eigentum, Miete). Die Bauten werden in drei „Residenzen" gegliedert.
Alle Wohnungen verfügen über eine hohe Aussenraumqualität. Sie haben Anteil am inneren „Gartenhof" und Ausblick ins Grüne der ehemaligen Parkanlage.
Die Aufwertung der Wegbeziehungen in Querrichtung des Areals bindet die Wohnungen selbstverständlich an die Naherholungsgebiete und den See an.

Entlang vom Bahneinschnitt verbindet die „Passage Helvetia" Kreuzlingen direkt mit dem See.
Die ehemalige Kreuzung beim Helvetiaplatz wird Orientierungspunkt für die verschiedenen Richtungen: Die Einkaufsstrasse, die Promenade Plantée und ist Startpunkt für den IGA-Steg zum Bodenseeufer.
Der Baukörper entlang der Bahnhofstrasse bildet Auftakt und Weg vom und zum Bahnhof.
Neben einem unterschiedlichen Nutzungsmix ist hier ein Standort für ein öffentliches Parkhaus denkbar.

# Bebauung

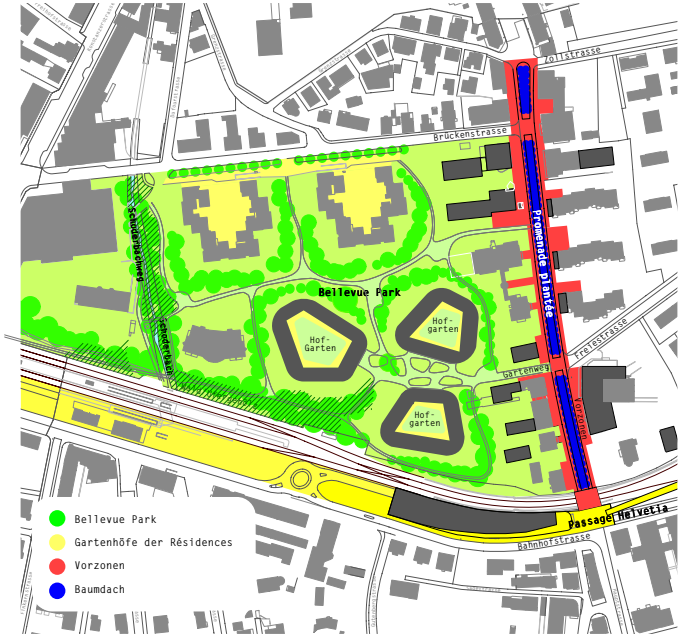



| Bruttogeschossflächen | m2 BGF |
|---|---|
| **Total Promenade plantée** | **11'800m2** |
| Parz.Nr. 51 | 1400m2 |
| Parz.Nr. 1431 | 4'200m2 |
| Parz.Nr. 52 | 1'000m2 |
| Parz.Nr. 55 | 800m2 |
| Parz.Nr. 56 | 800m2 |
| Parz.Nr 57 | 600m2 |
| Parz.Nr. 1594 | 1'800m2 |
| Parz.Nr. 1486 | 1'000m2 |
| **Total Résidence Bellevue** | **22'600m2** |
| Residenz 1 | 8'100m2 |
| Residenz 2 | 7'600m2 |
| Residenz 3 | 6'900m2 |
| **Passage Helvetia** | 6'100m2 |
| Parz. Nr. 117-120 | 6'100m2 |
| **Davon zus. BGF im GP-perimeter Bellvue:** | **31'400m2** |
| **Davon zus. BGF im GP-perimeter Doldenhof:** | **3'000m2** |
| **BGF (Chance Nord):** | **6'100m2** |

Die Bebauung ist in zwei klare volumetrische und planerische Bereiche ausformuliert:
Entlang der Hauptstrasse wird eine massvolle Verdichtung in der Körnung der bestehenden Baustruktur vorgeschlagen. In der ehemaligen Parkanlage entstehen Wohnresidenzen, die aus den Qualitäten der vorhandenen Elemente der Parkanlage und der Massstäblichkeit, die durch die bestehenden Gestaltungspläne gesetzt sind entwickelt sind.
So entsteht eine „Selbstverständlichkeit" in der Beziehung von Bestand und Neubauten, die eine schrittweise Transformation möglich macht, die vorhanden räumlichen Qualitäten aufwertet und neu interpretiert.

Die Bebauungsdichte liegt insgesamt leicht oberhalb der Mitte der minimalen und maximal möglichen Ausnützung.

# Aussenraum




Das städtebauliche Konzept sieht drei klare typologische Ansätze für den Aussenraum vor: Die Promenade plantée, die Residence Bellevue und die Passage Helvetia.
Die Promenade plantée ist als Flanierzone und als "Schmuck in der Stadt" konzipiert. Zwei versetzte Baumreihen in der Mitte der Strasse setzen die Einzelbauten auf beiden Strassenseiten räumlich in Beziehung und fördern als öffentlicher Aufenthaltsort publikumsnahe Nutzungen in den Erdgeschossen und auf den Vorzonen.
Der ehemalige Bellevuepark wird als Weg-Park neu interpretiert. Die Baukörper etablieren einen fliessenden öffentlichen Raum und konzentrieren die privaten Aussenraumnutzungen im Inneren der Gartenhöfe. Die vorhandene Elemente der Bepflanzung, der Wald, bestehende Bäume und Gehölze werden weitgehend in das Konzept integriert. Der grosszügige Charakter des Freiraums bleibt erhalten und das Bellevue Areal kann wieder als Ganzes verstanden werden.
Die Passage Helvetia bildet die Geste zum See. Zusammen mit dem weithin sichtbaren Merkpunkt des Hochhauses am Doldenhof bildet sie einen wichtigen Orientierungsort für Kreuzlingen.

**Promenade plantée**

Bauzeugen und Baudenkmäler begründen den Charakter — ergänzen und renovieren

Hauptstrasse_Promenade plantée_flanieren, entlang gehen, ausstellen, präsentieren

**Résidence Bellevue**

Wohnen im Bellevueareal — Aussen — spazieren, ankommen — verweilen

**Passage Helvetia**

ankommen — begleitet werden

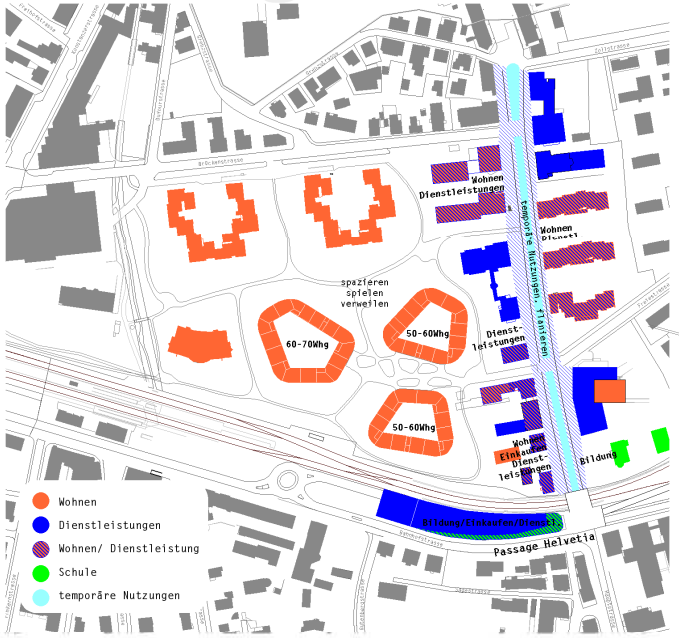
orientieren

queren, Überblicken

M 1:2000

# Konzept

# Nutzung

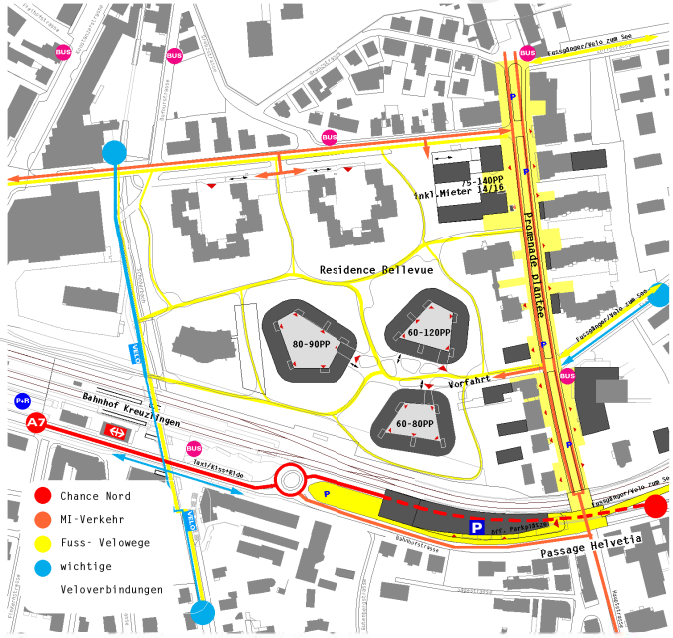



Entlang der Hauptstrasse wird eine gemischte Nutzung mit Dienstleistungen, Verkauf und Wohnnutzung vorgeschlagen.
Ein Mindestanteil von Nichtwohnnutzung garantiert, dass in den Erdgeschossen attraktive Publikumsnutzungen angeboten werden können. Dem gegenüber soll auch ein minimaler Wohnanteil beschrieben werden, um eine angemessene Durchmischung sicherzustellen.

Die Résidences im Inneren des Bellevue Areals sind für Wohnnutzung konzipiert. Es soll ein vielfältiger Wohnungsmix ermöglicht werden. Die drei Résidences bieten die Chance der Ausrichtung auf ein unterschiedliches Zielpublikum (Eigentum/Miete, Familien/Senioren, etc.). Insgesamt sind je nach Wohnungsgrösse circa 160 bis 190 Wohnungen in drei Etappen realisierbar.

Am Helvetiaplatz wird im Zusammnhang mit der Realisierung des Projektes „Chance Nord" im Neubau an der Passage Helvetia wird ein neuer Schwerpunkt für publikumsintensive Nutzungen vorgeschlagen. Denkbar wären Einkaufen/Dienstleistungen, Bildung oder eine spezielle Nutzung mit regionaler Anziehungskraft.

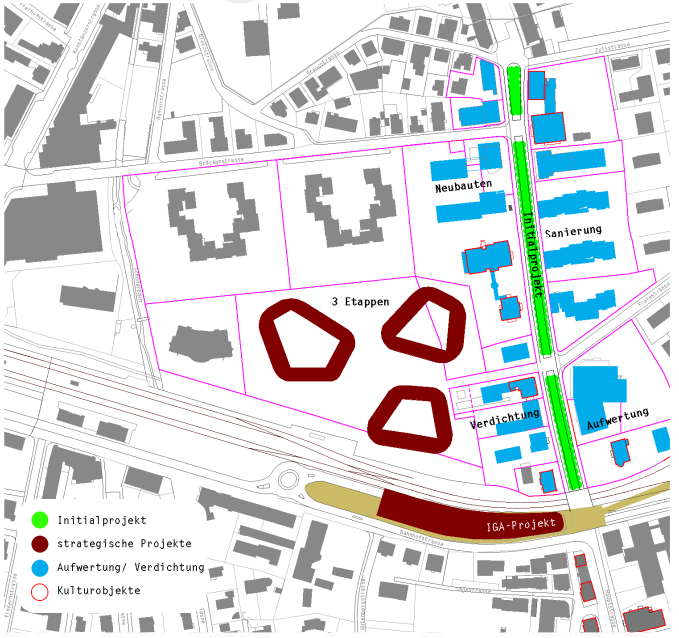
# Erschliessung




Die Hauptstrasse wird neu als Tempo 30 Zone konzipiert. Sie erhält eine Flanierzone als Aufenthaltsbereich in der Mitte des Strassenraums und grosszügige private Vorzonen für die Erdgeschosse der angrenzenden Bebauung.
Die Erschliessung der Résidence Bellevue für den motorisierten Verkehr erfolgt von der Hauptstrasse über den Gartenweg auf eine gemeinsame Vorfahrt. Das Areal bleibt somit mehrheitlich autofrei. Ein feinmaschiges Wegnetz für Fussgänger und Velos verbindet das Areal mit dem umliegenden Quartier und ermöglicht die direkte Anbindung an den See. Die Nord-Südverbindung zum Bahnhof wird durch den projektierten Radweg und die Fussgängerunterführung gewährleistet.
Die Realisierung der „Chance Nord" ermöglicht die Neuorganisation des Helvetiaplatzes. Eine auf die wesentlichen Elemente reduzierte Gestaltung unterstützt den Ort als Orientierungspunkt für alle Verkehrsteilnehmer.

Die Parkierung wird unterirdisch angeordnet. Die heute ebenerdig angeordneten Mieterparkplätze der bestehenden Liegenschaften werden im Zusammenhang mit der Bebauung an entsprechender Stelle in einem 2. Untergeschoss angeordnet. Die Parkierung der Résidence erfolgt etappenweise entsprechend der Anzahl der Wohnungen. Die provisorische Zufahrt zur bestehenden Garage kann aufgehoben werden.

# Strategie




Die vorgeschlagene städtebauliche Idee erlaubt eine Umsetzung in kleinen Schritten. Ausgehend von der bestehenden Baustruktur und den Eigentumsverhältnissen wird eine Strategie formuliert die es ermöglicht, dass die Entwicklung durch die unterschiedlichen Beteiligten gemäss ihren Bedürfnissen innerhalb eines koordinierten Gesamtkonzeptes vorangetrieben werden kann.

Der Entwicklungsprozess entlang der Hauptstrasse wird durch das Initialprojekt der Promenade plantée lanciert. Mittels einem einfachen Regelwerk soll die Verdichtung nach der Maxime „so wenig wie möglich, so viel wie nötig" gesteuert werden.
Für die strategisch wichtigen Bereiche - das Innere des Bellevue Areals und den Neubau an der Passage Helvetia - sollen spezifische Projekte von hoher architektonischer Qualität im Sinne eines PPP-Konzeptes erarbeitet werden.

| Parkplätze | |
|---|---|
| **Promenade plantée** | |
| Kurzzeitparkplätze als Ersatz | 8-14PP |
| Parzelle 1451 inkl. Ersatz Mieterpp | 75-140 PP |
| weitere PP parzellenweise | |
| **Résidence Bellevue** | |
| Residenz 1 | 80-90PP |
| Residenz 2 inkl. Ersatz Mieterpp | 80-120PP |
| Residenz 3 | 60-70PP |
| **Passage Helvetia ev. Öff. Parkplätze** | 50-100PP |

Erdgeschosse mit Dienstleistungen, Restaurants_Flohmarkt, Quartierfest

attraktive Adressen

Lücken schliessen

Aufwerten_Sanieren

renovieren_verdichten

Wohnen im Grünen

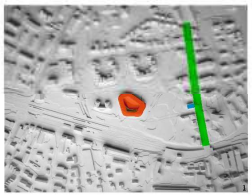
Innen

Aussen

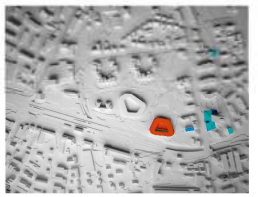
Sport, Vergnügen und Erholen

Passagen

1.PHASE
Initialprojekt Promenade plantée
Prozess der Verdichtung etablieren
1. Etappe Residence Bellevue



2.PHASE
Aufwertung und Verdichtung entlang der Hauptstrasse
2. Etappe Résidence Bellevue
Verdichten



3.PHASE
Verdichtung entlang der Hauptstrasse
3. Etappe Résidence Bellevue
Realisierung Chance Nord

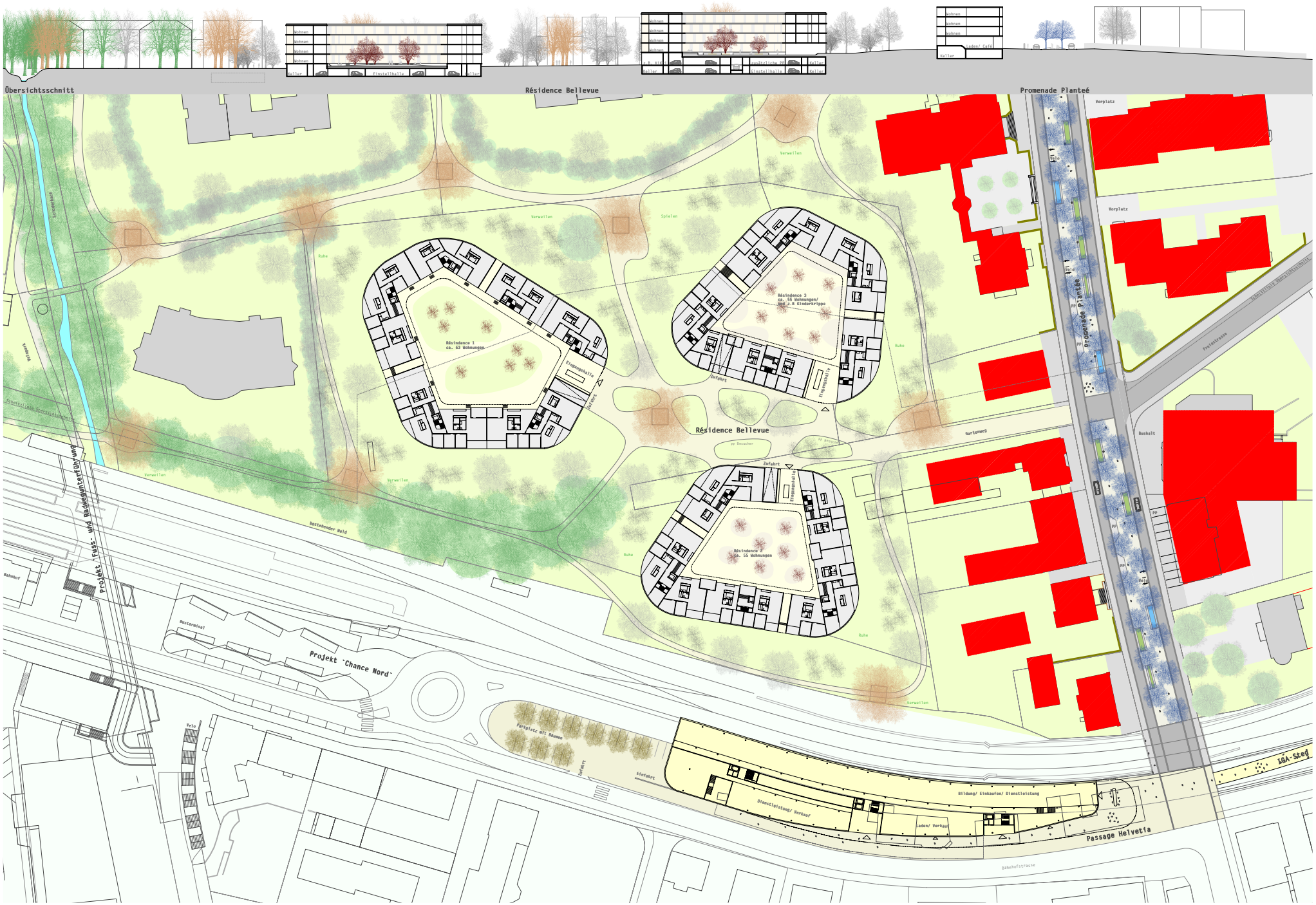
4.PHASE
Neubauten an der Hauptstrasse
IGA-Steg zum See

BELLEVUE



M 1:2000

# Konzept



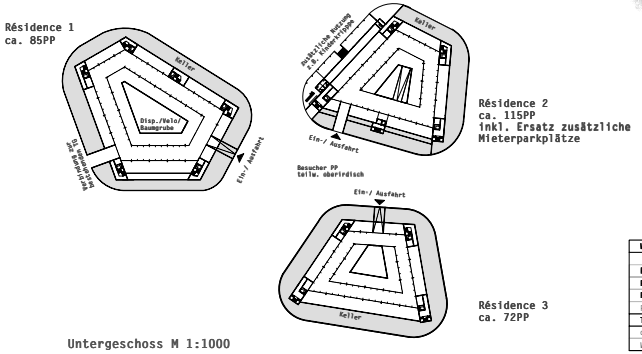

BELLEVUE

Studienauftrag Bellevue Kreuzlingen_30. Oktober 2006_ Team ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh, Aarau und Zürich_Raymond Vogel Landschaften AG, Zürich_Rapp Infra AG, Basel_Blatt 4

M 1:500

# Illustration

Obergeschoss M 1: 500

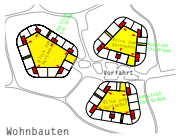



Untergeschoss M 1:1000

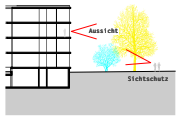
| Wohnbauten | m2 BGF | m3 sia116 | Parkpl. | Anzahl Whg |
|---|---|---|---|---|
| **Résidence 1** | 8'100m2 | 35'100m3 | 85 | 55 |
| **Résidence 2** | 7'600m2 | 39'500m3 | *115 | 55 |
| **Résidence 3** | 6'900m2 | 30'900m2 | 72 | 63 |
| PP- Besucher | | | 15 | |
| **Total** | **22'600m2** | **105'500m3** | **287** | 173 |
| davon nicht | | | | |
| Wohnnutzung | **600m2 | 2'400m3 | | |

* inkl. Ersatz bestehende Mieterparkplätze
Hauptstr/Gartenweg
** z.B. Kinderkrippe, Café/Gem.-Räume, Atelier

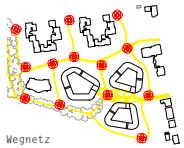
# Résidence Bellevue




Wohnbauten




Park und Wohnen



Wegnetz

Bepflanzung

**Die Wohnbauten**

Die Qualität der Wegführung und der Vernetzung mit der Umgebung ist entscheidend für eine Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnumfeld.
Die Bauten verzahnen sich mit dem Park über grosszügige Eingangshallen. So entsteht über die klare Zugangssituation eine eindeutige Adresse. Bebauung und Park treten so zueinander in eine genau definierte und intensive Beziehung.
Im Innern der Bauten entstehen private Gartenhöfe als ergänzendes Aussenraumangebot zum öffentlicheren Park. So wird ein „urbanes Wohnen im Grünen" möglich.

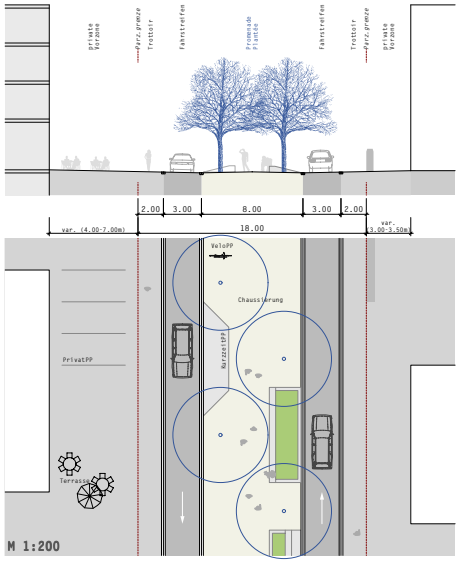
Die räumliche Struktur der Wohnungen reflektiert ihre Lage in der Situation. Sie vereinen die Qualitäten des inneren Hofraumes mit den Qualitäten des Parks.
Ein fliessender Raum öffnet sich über zwei private Aussenräume zum Hof und zur Umgebung. Dabei öffnen sich Blicke und Bezüge über die ganze Breite und Tiefe der Wohnung.
Durch die nutzungsflexiblen Räume sind innerhalb derselben Struktur auf selbstverständliche Art unterschiedlichste Formen der Be-Nutzung möglich.

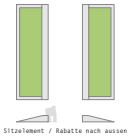
Die Grundstruktur der Bauten ermöglicht eine kostenbewusste Realisierung. Dank des Ausnützens der Topographie muss nur ein minimaler Aushub ausgeführt werden. Es entsteht eine kompakte und klare Volumetrie mit einer durchgehenden Trag- und Installationsstruktur.

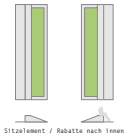
Die räumliche Struktur der Bauten und die Aufteilung in drei Baukörper lässt eine grosse Planungsflexibilität zu, welche es ermöglicht, auf ein unterschiedliches Zielpublikum mit differenzierten Wohnbedürfnissen einzugehen. So werden innerhalb derselben städtebaulichen und architektonischen Struktur unterschiedlichste Wohnsituationen möglich.
Ebenso kann die Bebauung in drei voneinander unabhängigen Etappen realisiert werden, ohne belastende Vorinvestitionen tätigen zu müssen.

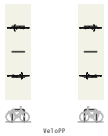
**Der Park**

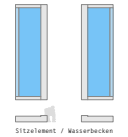
Der ehemalige Bellevue Park wird als Weg-Park neu interpretiert. Der Weg-Park akzentuiert Aspekte der Gartenkultur und relativiert den hektischen Alltag.
Eine fachkundig ausgewählte Pflanzung unterstützt die in alten Parkanlagen übliche Inszenierung von Weite und Nähe, schafft präzis Orte der Ruhe aber auch des Bewegens. Öffentliche und private Bereiche sind klar getrennt.
Komplementär zum Wohnen im Haus bietet der Park den Wert der Erholung, des Lustwandels und des Spielens. Gehen als Schulung der Wahrnehmung und Ästhetik ist eine grundlegende Handlung seit Menschengedenken. Zum Beispiel erfahren wir spazierend die Architektur der Landschaft oder die Beziehung zwischen Natur und Kunst. Im Gehen erholen wir uns und im Sehen besinnen wir uns. Und schliesslich begegnen sich die Flanierenden auf den Überblickbaren Wegen nicht nur per Zufall. Der Weg-Garten ist ein Aussenraum für Bewohner und Passanten, er schafft Identifikation und vermittelt zwischen Jung und Alt.

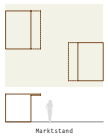


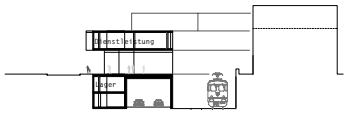




Promenade Plantée

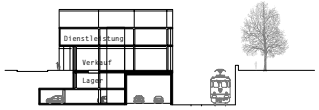
Die Promenade plantée ist in verschiedene Bereiche gegliedert:
Zwei versetzte Baumreihen auf einer breiten Mittelzone bilden die Flanierzone. Unter blühenden Kleinbäumen mit zierenden Wechselflorrabatten verweilen Touristen, Bewohner und Geschäftsleute zu unterschiedlichen Tageszeiten.
Das Trottoir wird zusammen mit den Vorplätzen der Einzelbauten als durchgehende, differenziert ausformulierte Vorzone interpretiert.
Die beiden Fahrspuren sind auf die notwenigen Fahrbahnbreiten reduziert.

Neben der alltäglichen Nutzung als Flanierzone und als Adresse für das umliegende Wohnquartier können auf der Promenade plantée auch temporäre Nutzungen wie ein Quartierfest, Flohmarkt oder Weihnachtsmarkt stattfinden. Damit wird die Promenade plantée zu einem prägenden Bestandteil des öffentlichen Raumes von Kreuzlingen.

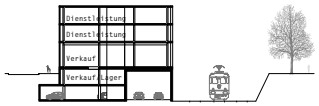
Promenade Plantée




Querschnitt Ost



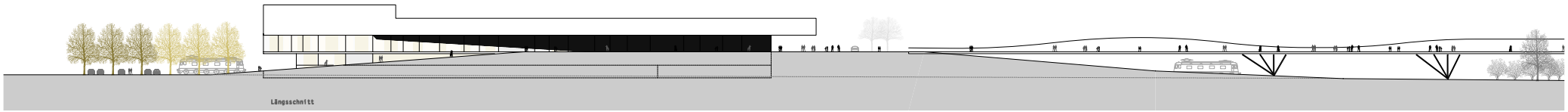

Querschnitt Mitte




Querschnitt West

Passage Helvetia

Die Realisierung des Projektes Chance Nord ermöglicht den Ersatz der Bauten zwischen dem Bahneinschnitt und der Bahnhofstrasse.
Als Überdeckung der Tunnelgalerie begleitet ein neues Gebäude mit publikumsorientierten Nutzungen die Bahnhofstrassse bis zum Helvetiaplatz.
Die durch die Chance Nord erreichte Verkehrsabnahme auf dem Helvetiaplatz erlaubt eine deutliche Reduktion der Fahrbahnflächen. Der Ort wird damit zu einem neuen übersichtlichen Dreh- und Angelpunkt für den Langsamverkehr in Kreuzlingen.
Die Gestaltung ist auf die wenigen notwendigen Elemente reduziert.



Längsschnitt

Passage Helvetia

**Projekt 2**

Verfasser

**Architektur:**
feld4 architekten eth/ urbanplus

feld4 architekten eth
Dufourstrasse 121
8008 Zürich

urbanplus
Netzwerk für Stadt,
Architektur und Landschaft
Hallwylstrasse 79
8004 Zürich

Mitarbeit:
Thomas Kovári
Stefan Kurath
Philipp Mohr

**Landschaft:**
Dipol Landschaftsarchitekten
Strassburgerallee 90
4055 Basel

Mitarbeit:
Massimo Fontana
Ane Nieschling

**Verkehr:**
Ernst Basler + Partner AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

Mitarbeit:
Barbara Burger

Das Gebiet zwischen Konstanz und Kreuzlingen präsentiert sich heute als diffuser Übergang zwischen einem kompakten Stadtkörper im Norden und einer lieblichen Gartenstadt im Süden.
Kurzum ein Gebiet, welches weder erkennbare städtebauliche Entwicklungsspuren aufzeigt, noch unter dem Diktat wichtiger urbaner Einflussgrössen steht. Folglich lässt es sich aus der Sicht der Verfassenden nicht mit einem konkreten Projektvorschlag entwickeln, sondern vielmehr mit einer umsichtigen Strategie, die aufzeigt, wie über eine längere Zeitspanne und in mehreren dosierten Entwicklungsschritten Gebautes entstehen kann. Das Projektteam schlägt vor, über vier klar ausgewiesene Baufelder den Parkraum und insbesondere dessen Randbereich gegen die Hauptstrasse mit Bauten zu verdichten. Weiter wird vorgeschlagen, den Baufeldern jeweils ein Image zuzuweisen, welches Nutzungsart, Stil und Ausdruck bestimmt. Dabei stellt sich jedoch die Frage, ob unmittelbar hinter der Hauptstrasse in diesen neuen Clustern auch tatsächlich derart attraktive Kleinklimas entstehen können und ob sich - bei einer heute schon schwach frequentierten Hauptstrasse - auch genügend Öffentlichkeit dorthin umleiten lässt. Ebenfalls bemängelt wird eine zu hohe Baudichte innerhalb der Baufelder. Umgekehrt lassen sich diese in ihrer Ausdehnung kaum noch vergrössern, sind sie doch bereits zwischen den markanten Baumgruppen und den historischen Gebäuden sehr eingezwängt.
Der Vorschlag zur Aufwertung der Hauptstrasse versteht sich als logische Ableitung des Parkeingriffes, so wird die Hauptstrasse mit einer markanten Baumreihe ergänzt und zu einer zum Flanieren einladenden ‚Park Avenue' angehoben. Weniger nachvollziehbar ist der Beitrag beim Helvetiaplatz. So soll hier ein Tor entstehen, welches zusammen mit dem Zollhaus die jeweiligen Stadteingänge von Konstanz resp. Kreuzlingen markieren. Wozu dieser Schritt in Richtung Isolierung, wo doch ein Vernetzen als Fernziel formuliert ist?

Über ein Geflecht von Strassen und Plätzen sind alle vier Baufelder oberirdisch effizient erschlossen. Unterirdisch, jeweils direkt unter dem jeweiligen Baufeld, liegt die Parkierung für Fahrzeuge. Alle Garagen sind untereinander verbunden, jedoch separat und direkt vom Parkrand her erschlossen. Die aufgespannten Freiräume zwischen den Baufeldern sind vor allem parkseitig als vollwertige Grünräume wahrnehmbar und setzen sich zwischen den bestehenden Grossformen Richtung Westen fort. Im Osten ist es die Hauptstrasse, die in ihrer vorgeschlagenen Art als verbindender Freiraum auftritt. Eine Etappierung ist in vielfältigster Weise möglich, sie ist sogar Programm, d. h. ein schrittweises Vorgehen ist Teil der Strategie.

Gelobt wird der Ansatz, über einen iterativen Prozess im Nahbereich der Hauptstrasse eine Verdichtung über urbane Subzentren zu erzeugen und dabei den Bellevue Park nur moderat zu beanspruchen. Es zeigt sich aber, dass diese Strategie nur aufgehen kann in Verbindung mit einem drastischen Verzicht auf Nutzung.

## Bellevue: Zwischen Kreuzlingen und Konstanz

Die Lektüre der Stadt im Übergang von Kreuzlingen zu Konstanz bietet Bilder eher diffuser urbaner Formen. Das unmittelbare Nebeneinander unterschiedlichster Typologien von Bauten und Aussenräumen, Massstäben und Bauepochen prägen das Bild. Dabei ist das Gebiet durch dominante Infrastrukturen wie Zoll und Eisenbahn geprägt. Es gilt, vor diesem Hintergrund einerseits und den Anforderungen der Aufgabe andererseits, die Lesbarkeit des urbanen Raums zu klären und dessen Einprägsamkeit und Bildhaftigkeit herauszuarbeiten.

Die heutige und zukünftige Identität des Gebiets steht im Spannungsfeld der „kompakten Stadt" Konstanz und der „Gartenstadt" Kreuzlingen. Konstanz wird durch ein Gefüge prägnanter und schmaler Strassen und Gassen bestimmt, während Kreuzlingen sich auf eine Verdichtung des öffentlichen Lebens um die Hauptstrasse konzentriert. Das Gebiet und der Strassenabschnitt dazwischen passt dabei weder ins Bild von Kreuzlingen noch von Konstanz. Vielmehr ist dieses als zusätzlich dritter Bereich und als durchgrüntes Band zwischen den beiden Städten eingelegt, ähnlich des ehemaligen „Glacis", der Freihaltezone vor den barocken Befestigungsanlagen von Konstanz.

Die Übergänge dieser drei Bereiche sind schon deutlich ausgeprägt: im Norden mit der Landesgrenze und den Rändern der kompakten Stadt, im Süden durch den Bahngraben mit dem begleitenden Waldstück. Die Hauptstrasse, die die drei Bereiche quer verbindet, ist durch den Helvetiaplatz und den Zoll dreigeteilt. Das „Zwischenstück" soll nun eine spezifische und prägnante Erscheinung erhalten und sich klar von den Strassen von Konstanz und Kreuzlingens unterscheiden. Die weiteren Schritte in der Aufwertung des Gebiets Bellevues sollen dieser Prämisse folgen.

# Bellevue, Kreuzlingen

KOMPAKTE STADT

"SCHOLLEN"

GARTENSTADT

**Zwischenstadt**

Landesgrenze

Grünkorridor

Raumkante Kreuzlingen

**Grenzen und Ränder**

Altstadt Konstanz

Bellevue Park als Ausgangspunkt

Hauptstrasse Kreuzlingen

**Zentrale Destination**

Zollübergang

Bellevue

Helvetiaplatz

**"Park Avenue"**

Schwarzplan 1:2000

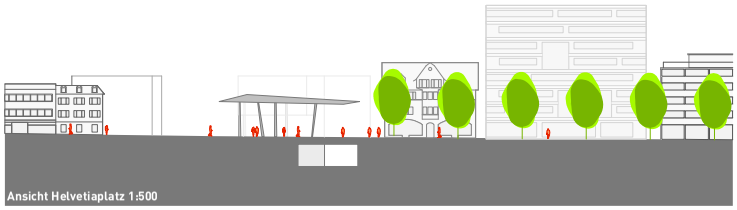
Längsschnitt Hauptstrasse 1:1000

# Hauptstrasse - Visitenkarte für Kreuzlingen

Die Hauptstrasse zwischen den Einkaufszonen von Konstanz und Kreuzlingen wird zur „Park Avenue" umgestaltet.

Der als Begegnungszone gestaltete Strassenraum wird durch eine Baumreihe deutlich in zwei Zonen gegliedert. Die einseitige Besetzung des Raumes begründet sich durch die visuelle Freihaltung der historischen Achse zwischen Konstanz und der Klosterkirche St. Ulrich. Materialisierung und Beleuchtung folgen einer parknahen Gestaltung. Elemente des Verkehrs wie Mittelstreifen, Fussgängerübergänge werden im Zusammenhang mit der Begegnungszone weggelassen. Wenige öffentliche oberirdische Parkplätze werden erhalten.

Ein Schwerpunkt an öffentlicher Nutzung liegt im Ensemble um die historischen Bauten der ehemaligen Klinik Bellevue. Ein Nutzungskonglomerat an Läden in den Erdgeschossen, Restaurants im historischen Bestand, gemeinschaftlichen Nutzungen in einer Bel-Etage, Wellness, Coiffure, Arztpraxen, Kinderbetreuung, Standesamt, städtische Beratungsstellen etc. werten die Hauptstrasse in diesem Bereich auf.



Ansicht Helvetiaplatz 1:500

# Helvetiaplatz

## Helvetiaplatz als Stadttor

Der durch die Chance Nord erheblich aufgewertete Helvetiaplatz bietet die Möglichkeit einer prominenten Platzanlage im Stadtgrundriss Kreuzlingens. Er formt hier das Ende der Einkaufsstrasse Kreuzlingens und ist gleichzeitig Eingangstor zur Stadt. In dieser Funktion soll er zusätzlich durch ein öffentliches Parkhaus auf der Cityparzelle gestärkt werden.

Ein ausladendes Dach markiert den Eingang nach Kreuzlingen, ähnlich wie das Zolldach den Eingang nach Konstanz definiert. Dieses ist auf der Brücke über den Bahndamm und auf der Stirnmoräne der Hauptstrasse angeordnet und als neues städtisches Zeichen weit herum sichtbar. Vom Bahnhof aus entlang der Eisenbahn und beidseitig der Hauptstrasse schafft es einen optischen Zusammenhalt im Stadtgefüge.

Da die Ränder des Platzes unbestimmt definiert sind, den Raum nicht zu fassen vermögen und in Zukunft wegen Eigentümsverhältnissen und Denkmalpflege unsicher entwickelbar bleiben, vermag die Dachstruktur, den Platz von seiner Mitte aus zu definierten und den „Ort" Helvetiaplatz zu schaffen. Durch seine einfache und offene Gestaltung ist der Helvetiaplatz polyvalent für Events, Wochenmärkte wie einen „Bauernmarkt", Flohmarkt oder einfach zum Verweilen nutzbar. Als einfache aber zeichenhafte Struktur ist das Dach in Leichtbauweise ausgebildet.

**Helvetiaplatz 1:500**

## Bellevueareal
## Vier Ensembles - ein Konzept

Vier Siedlungscluster formieren sich im Park des Bellevue Areals um den alten Baumbestand und um die bestehenden historischen Bauten. Es entstehen dabei bebaute und eigenständige „Inseln", die differenziert und flexibel dem jeweiligen Kontext begegnen können. Die Kulturbauten des Parks können in die Clusters als Konglomerate integriert werden. Es entstehen vier Siedlungen im Taschenformat. Ihr Profil und individuelle Ausprägung erhalten sie nicht nur durch Bezugnahme auf die unmittelbare Umwelt. Bedingungen auf dem Markt können ebenso einfliessen wie gesetzliche Rahmenbedingungen. Nachbarschaften entstehen als Abgrenzung nach außen und Einheit nach innen. Nicht zuletzt bieten diese durch unterschiedliche Wohnungsgrundrisse und Fassadengestaltungen ein jeweils einheitliches Setting für Lebensstile. Der Park umschliesst nun ein vielseitiges Angebot an Lebensstilen.

**Park**

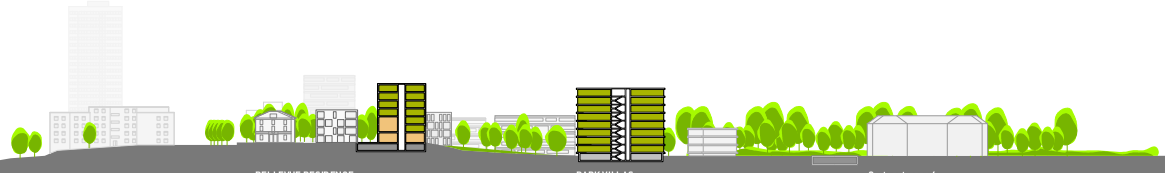
Der heute verwilderte, landschaftlich anmutende Freiraum mit seinen mächtigen Bäumen und den Waldpartien wird zu einer öffentlichen Parkanlage umgewandelt.

Haupteingriff ist die Anlage eines labyrinthischen Wegnetzes, das die Bewohner und insbesondere die zukünftigen Besucher durch die Anlage führt und so erst den Freiraum - mitten in der Stadt- erlebbar macht. Das Wegnetz erstreckt sich vom Helvetiaplatz und der Park Avenue her in den Park und bindet diesen so stark an das öffentliche Stadtleben an.

Die bestehenden Baum- und Gehölzgruppen strukturieren den Freiraum schon heute auf interessante Art und Weise. Dieses Prinzip wird aufgenommen und durch zusätzliche Pflanzungen weiterentwickelt. Nebst interessanten Ein- und Ausblicken entstehen dadurch unzählige Räume mit unterschiedlichsten Qualitäten. Bestehende grosse Baumgruppen werden teils von Wegen durchstossen und schaffen so Raumabfolgen von szenographischer Qualität.
Die grosszügigen Spielwiesen bieten viel Platz für Sport und Erholung.

**Höhere Bauten**

Räumliche Tiefe im Park sowie an der Hauptstrasse kann durch einen jeweils in einem Ensemble angeordneten höheren Bau erzielt werden. Dieser überragt die anderen Bauten, nicht aber die Baumkronen des Parks. Die Lesbarkeit einer Einheit sowie eine höhere Ausnutzung bei gleichzeitig kleinem Fussabdruck und somit Freihalten der Grünflächen kann so erzielt werden.




Querschnitt VILLAGE 1:1000

Ansicht BELLEVUE RESIDENCE 1:500

**Baufeld B: BELLEVUE RESIDENCE**

Die historischen Klinikbauten bilden mit den drei Neubauten ein gemeinsames Konglomerat mit deutlich öffentlichem Charakter. Ein repräsentativer offener Hof ist auf die parkartig ausgestaltete Hauptstrasse ausgerichtet und nimmt am öffentlichen Leben der Hauptstrasse teil. Diese wird wiederum als Begegnungszone aufgewertet. Der offene Hof ist leicht angehoben, man überblickt dabei das Geschehen auf der Strasse, während man im Aussenbereich eines Restaurants sitzen kann.
Andrerseits ist ein introvertierter Wohnhof auf den Park hin orientiert und bietet für die Bewohner des Ensembles einen gemeinsamen Aussenraum mit Blick ins Grüne.

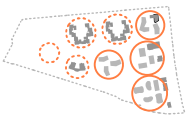
**z.B Wohnen für die dritte Generation**

Die Geschossflächen der Neubauten sind für unterschiedliche Wohnformen und -flächen geeignet. Dank der Nähe zum öffentlichen Leben sowie der Bezug zu den repräsentativen Altbauten ist ein attraktives, eher gehobenen Ansprüchen folgendes Senioren-Wohnen denkbar. Dieses kann, durch gemeinsame Nutzungen wie Restaurant, Coiffure, Gymnastik, Gemeinschaftsräume etc. ergänzt werden. Ein institutionalisiertes Alterswohnen in Form einer Senioren-Residenz (z.B. Tertianum) ist durch die Geschlossenheit der Form auch vorstellbar.

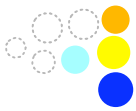
Das Bellevue Ensemble soll einen Schwerpunkt an öffentlichen Nutzungen an der Hauptstrasse darstellen. Läden bez. Restaurants sind in den Erdgeschossen vorgesehen. Kommunale und öffentliche Nutzungen können dabei Schnittstellen einer Senioren-Residenz zum öffentlichen Leben der Stadt darstellen: Läden in den Erdgeschossen, gemeinschaftliche Nutzungen in einer Bel-Etage, Restaurant im historischen Bestand, Coiffure, Standesamt, städtische Beratungsstellen, Arztpraxen, Kinderbetreuung etc.

Blick in den Hof der historischen Bellevue Bauten

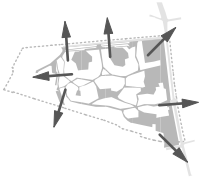
# Bellevue Residence



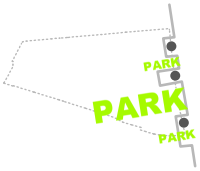
Vier Ensembles



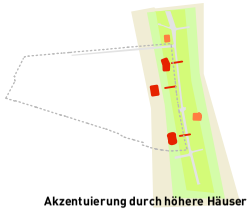
Differenz + Diversifizierung



Vernetzte Erschliessung




Park = Strasse



Akzentuierung durch höhere Häuser

Nutzungs- und Freiraumkonzept 1:2000

Querschnitt VILLAGE 1:1000

Städtebauliches Konzept 1:1000

# Zoll Gelände

**Baufeld A: ZOLL Gelände**

Die nördliche Parzelle auf dem Areal ist sowohl durch den umgebenden Gebäudebestand wie auch durch die Orientierung zur Hauptstrasse charakterisiert.
Ein höherer Baukörper schafft in der parkartigen Rücklage Präsenz zur Strasse. Ein kleiner Platz ist dem Gebäude vorgelagert. Das Haus ist dabei so abgedreht, dass die Gebäudegruppe Bellevue mit deren grosszügiger historischer Längs-Fassade von der Hauptstrasse aus sichtbar bleibt. Das Bellevue Ensemble mit den öffentlichen Nutzungen rückt in die vordere Reihe der Hauptstrasse.
Der flache Rückbau des Zoll Parks vermittelt zur hofartigen Siedlungstypologie an der Gartenstrasse, könnte als Laubengangtyp ausgebildet werden und ist sowohl ost-west als auch nord-süd orientiert.

**z.B. Genossenschaftliches Wohnen oder Dienstleistung**

Durch die Lage sowie die Nachbarschaft zu den bestehenden Bauten beidseitig der Gartenstrasse ist in diesem Bereich genossenschaftliches Wohnen denkbar. Im höheren Haus an der Hauptstrasse könnten Dienstleistungen als auch Wohnungen mit Teilsicht auf den Bodensee angesiedelt werden.

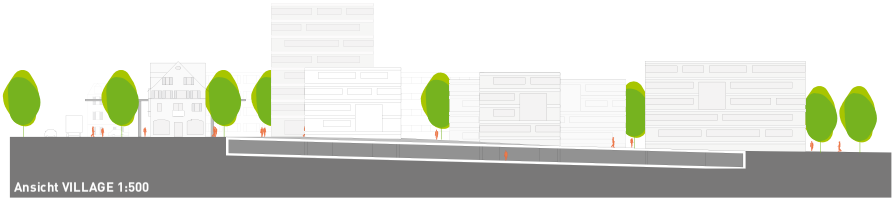
Im Erdgeschoss zur Hauptstrasse können Läden, in einer Bel Etage z.B. Fitness oder quartierorientierte Nutzungen angesiedelt werden.

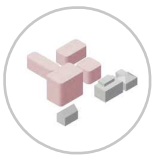
Blick entlang der Hauptstrasse

Ansicht ZOLL Grundstück 1:500

**Erschliessung und Zugänge**

Der gesamte Park ist für den Langsamverkehr (Fussgänger und Radfahrer) in hohem Grade durchlässig. Es bestehen direkte Verbindungen, ohne dass Umwege in Kauf genommen werden müssen. Auch die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind auf direkten Wegen erreichbar. Die zur Begegnungszone umgestaltete Hauptstrasse erhöht die Attraktivität des Langsamverkehrs und gewährt ihm den Vortritt bei Querungen. Wege können vermehrt auch zu Fuss oder per Fahrrad sicher und in attraktiver Umgebung zurückgelegt werden. Durch die unterirdisch und konzentriert angelegten Parkierungsanlagen können die oberirdischen Flächen vom Verkehr freigehalten werden was die Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr erhöht. Die Haupterschliessung der Teilbereiche und der Parkierungsanlagen erfolgt über die Hauptstrasse, dadurch kann die Brückenstrasse als Quartiererschliessung mit Nachtfahrverbot beibehalten werden.


Ansicht VILLAGE 1:500



**Baufeld C: VILLAGE**

Trotz prominenter Lage in der Stadt besitzt die Parzelle nördlich des Bahngrabens und hinter der zweiten Zeile der Hauptstrasse einen introvertierten Charakter. Dieser gilt es, für eine Wohnsiedlung nutzbar zu machen. Die Setzung von fünf ettapierbaren Einzelbauten schafft dabei ein Ensemble im Taschenformat. Der eher kleinräumige Aussenraum ist geprägt durch verkehrsfreie Gassen. Dieser durchschlängelt die Gebäudekörper und vermittelt sowohl zum Park als auch zum städtischen Helvetiaplatz. Die nachbarschaftliche Stimmung entsteht durch inneren Zusammenhang und gestalterischer Geschlossenheit.
Ein höherer Bau zum Helvetiaplatz weist dem Ort eine prominente Stelle im Stadtgefüge zu. Dieser kann sowohl dienstleistungsorientierte Nutzungen als auch Wohnen aufnehmen und ist im Erdgeschoss mit Läden und einem quartiernahen Kaffee ausgestattet, das im Sommer den Vorbereich zum Helvetiaplatz bespielt. Alle Bauten sind gemäss Eigentumsverhältnissen etappierbar.

**z.B. offenes und loftartiges Wohnen**

Durch die vielseitige Ausrichtung der Cityparzelle auf die unterschiedliche Umgebung mit Park, Bahngraben oder Rückfassaden der Hauptstrasse ist ein differenziertes Spektrum von Wohnungsgrössen denkbar. Offene loftartige Wohntypen stehen im Einklang mit der stadtnahen Lage.
Die Erdgeschosse der Bauten können sowohl als Hochparterre oder Maisonetten-Wohnungen ausgebildet werden und sind mit den Gassen des einheitlich gestalteten Aussenraums zu lesen.

Öffentliche Nutzung ist beim Helvetiaplatz vorgesehen. Ein Quartier- und stadtnahes Kaffee, Läden, z.B. Fitness in einer Bel-Etage. Die Erschliessung für die Fussgänger zur Tiefgarage des Cityparkings ist im Erdgeschoss des Hauses zum Helvetiaplatz integriert.

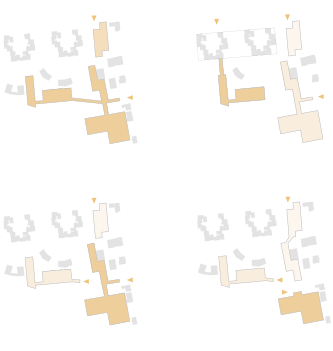
Blick in die Gassen des VILLAGE

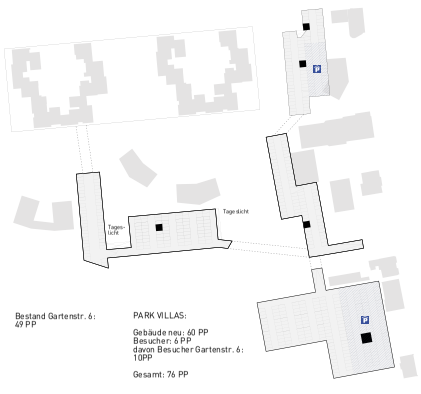
# Village

**Ruhender Verkehr**

Durch die unterirdisch angelegten Parkierungsanlagen, mit an wenigen Punkten gesammelten Zufahrten, können die oberirdischen Flächen vom motorisierten Verkehr insbesondere vom Parkplatzsuchverkehr freigehalten werden. Wo notwendig ergeben sich auf den Arealen kurze und direkte oberirdische Wege. Durch die Bedingung, die oberirdischen Flächen, insbesondere den Park nicht mit Erschliessungswegen für die Parkierung zu tangieren, müssen die einzelnen Parkierungsanlagen unterirdisch miteinander verbunden werden.

Alle Varianten sind bezüglich Etappierbarkeit flexibel. Durch geeignete Anordnung der unterirdischen Erschliessungswege, kann verhindert werden, dass Nutzer der hinteren Parkierungsanlage durch Parkiermanöver in den vorderen Bereichen behindert werden. Durch Lichtschächte kann an verschiedenen Punkten Tageslicht in die Parkings gelangen. Dies stellt die Verbindung zur Umgebung her und erhöht das Sicherheitsbefinden der Nutzer. Als beste Lösung wird die erste Variante betrachtet. Diese bietet die kürzesten oberirdischen Wege und erschliesst die Parkings im Südteil über die Hauptstrasse. Bei einer Erschliessung via Brückenstrasse werden die benachbarten, bereits überbauten Grundstücke tangiert, was eine Umsetzung erschweren könnte.


Varianten Parkierung




Bestand Gartenstr. 6: 49 PP

PARK VILLAS:
Gebäude neu: 60 PP
Besucher: 6 PP
davon Besucher Gartenstr. 6: 10PP

Gesamt: 76 PP

ZOLL GELÄNDE:
Neue Gebäude: 48 PP
Besucher: 5 PP
Hauptstrasse 14 + 16 Bestand: 47 PP
**Öffentlich neu: 30 PP**

Gesamt: 120 PP

BELLEVUE RESIDENCE:
Neue Gebäude: 55 PP
Besucher: 6 PP
Hauptstrasse 14 + 16 Bestand: 29 PP

Gesamt: 80 PP

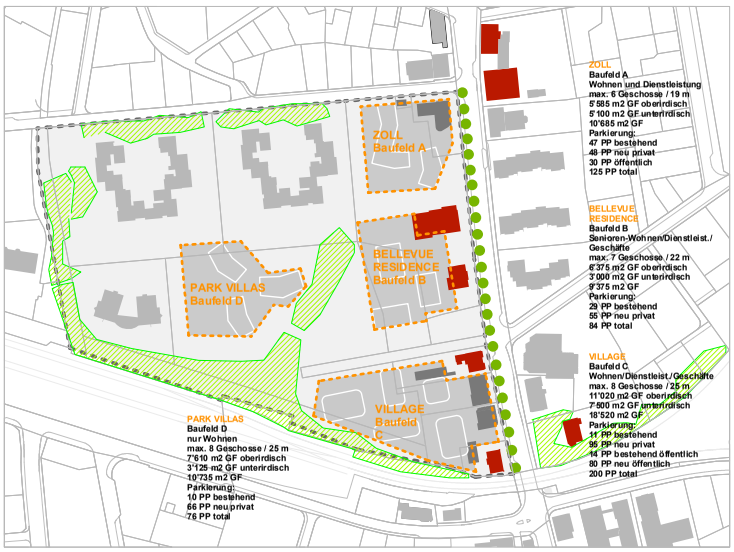
VILLAGE / CITYPARKING:
Neue Gebäude: 88 PP
Besucher neu: 9 PP
Hauptstrasse 20 + 24 + 26 Bestand: 11 PP
Öffentlich neu: 80 PP
Öffentlich Bestand: 14 PP
**Öffentlich gesamt: 94 PP**

Gesamt: 202 PP

Parkierung öffentlich und privat 1:2000

**Grenzen und Zugänge 1:2000**

- Arealgrenze
- Baufeldgrenze
- Waldabstandslinie
- erhaltenswerter
- Baumbestand
- Allee
- Zufahrt Areal
- Velodurchfahrt
- Zugang Areal
- Zufahrt Tiefgarage
- Zufahrt Tiefgarage
- Etappe
- Zugang Baufeld
- Zugang öffentliches
- Parking




**Programme und Daten 1:2000**

- Zufahrt Areal
- Zugang Areal
- Zufahrt Tiefgarage
- Zufahrt Tiefgarage Etappe
- Zugang Baufeld
- Zugang öffentliches Parking
- Arealgrenze
- Baufeldgrenze
- Waldabstandslinie
- erhaltenswerter Baumbestand
- Allee
- schützenswerte Bauten

**Baufeld D: PARK VILLAS**

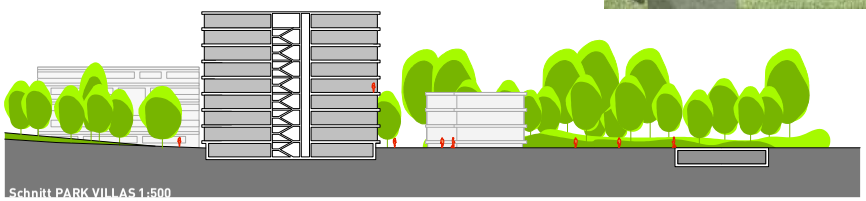
Die Gebäudegruppe liegt in der Parkmitte auf einer Lichtung in Mitten des alten Baumbestands. Die Disposition der Bauten vermeidet eine gegenseitige Verschattung. Durch die turmartige Ausprägung kann ein geringer Fussabdruck erzielt werden, was mehr grüne Parkfläche erzeugt.
Die Erdgeschosse sind als Hochparterre-Wohnungen ausgebildet. Der Aussenraum des Parks bleibt dabei öffentlich und durchgehend und ist nicht durch private Gärten unterbrochen.

**Gehobenes oder familienorientiertes Wohnen:**

Die Geschossflächen der Neubauten sind grundsätzlich für unterschiedliche Wohnformen und -flächen geeignet. Somit können jeweils zwei grosszügige aber auch vier kleinere Wohnungen an den Lift- und Treppenkern angebunden werden. Gehobenes Alters- als auch familienorientiertes Wohnen sind denkbar. Jede Wohnung ist mit einer grosszügigen Loggia ausgestattet, die zum Park und den Bäumen vermittelt.

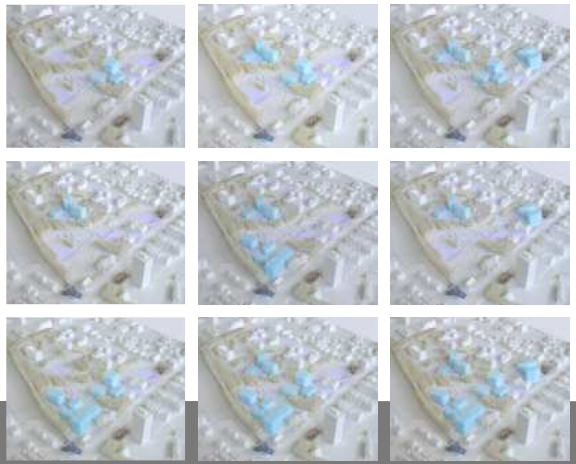
Ein Spielplatz sowie Gemeinschaftsräume sind hier als öffentliche Nutzung denkbar.

Blick in der Park Richtung PARK VILLAS



Schnitt PARK VILLAS 1:500

# Park Villas



Möglichkeiten der Ettappierung in der Zeit

**Architektur**
feld4 architekten eth / urbanplus
Bettina Klinge, Thomas Kovári, Stefan Kurath, Phil Steffen
Mitarbeit: Thomas Kovári (PL), Stefan Kurath, Philipp Mohr

**Landschaftsarchitektur**
Dipol Landschaftsarchitekten, Basel
Mitarbeit: Massimo Fontana, Ane Nieschling

**Verkehr**
Ernst Basler + Partner AG, Zürich
Mitarbeit: Barbara Burger

**Projekt 3**

Verfasser

**Architektur:**
Luca Selva
Architekten ETH BSA SIA AG
Viaduktstrasse 14
4051 Basel

**Landschaft:**
August Künzel Landschaftsarchitekten AG
Zollfreilager
Oslostrasse 5, Postfach
4023 Basel

**Verkehr:**
Pestalozzi & Stäheli
Ingenieurbüro Umwelt und Verkehr AG
Dornacherstrasse 101
4053 Basel

Der Konzeptvorschlag basiert auf einer präzisen grossräumlichen Analyse. Entlang des historischen Wegnetzes entstanden städtische Verdichtungen. Es wird aufgezeigt, dass jeweils an den Wegnetzknoten in den letzten Jahrzehnten höhere Häuser gebaut wurden. So entstanden an den wichtigen Strassenkreuzungen Cluster mit Hochhäusern. Die im Konzept vorgeschlagenen Hochhäuser lassen sich gut in dieses Muster einfügen – sie verleihen dem Ort eine stärkere Identität. Sie sind auch wichtige Orientierungszeichen entlang der Strasse nach Konstanz. Der Helvetiaplatz wird aber auch als Kopf einer städtebaulichen Klammer verstanden, die den Kreuzlinger Stadtteil „hinter dem Gleise“ besser an den südlichen, aktiveren Stadtteil anbinden soll.

Innerhalb des Planungsperimeters wird das Areal in drei Zonen unterteilt: Grossvolumen im Norden als Randbebauung, Wohnen im Park in der Mitte und Hochhäuser am Helvetiaplatz.

Im Bereich „Grossvolumen als Randbebauung“ wird ein subtil auf die Nachbargebäude abgestimmtes Gebäudevolumen mit Innenhöfen vorgesehen - es definiert als Eckbebauung das nordöstliche Areal Bellevue. Durch die Zurückversetzung des Gebäudes bleibt die Sicht auf das ehemalige Psychiatriegebäude frei. Es wird aufgezeigt, wie die „angebrochene“ Gebäudeform in einer späteren Etappe vervollständigt werden kann. Durch die Abwendung von der orthogonalen Ordnung der anschliessenden Gebäude entstehen konische Öffnungen zum Bellevuepark. Die Bezugnahme zum Park wird durch die klammerartige Ausbildung des Gebäudes noch verstärkt. Es wird eine gemischte Wohn-Dienstleistungsnutzung vorgeschlagen. Ein Laden im Bereich des Cafés wertet die Ecke vor dem Zoll beträchtlich auf. Die Tiefgarage wird von Norden her gut erschlossen.

Im Abschnitt „Wohnen im Park“ werden zwei höhere, unterschiedlich situierte Wohnhäuser im Park vorgeschlagen. Über die Erschliessung der Gebäude und den Grundriss wird keine Aussage gemacht. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass auf Grund der interessanten Gebäudeform mit den konischen Enden gute und interessante Wohnungen im Park entstehen. Die bestehende und auch die neue Tiefgarage werden über eine Strasse vom vorgeschlagenen Helvetiaplatz aus erschlossen. Ob diese Erschliessungsidee mit dem Hohlraumprofil der SBB verträglich ist, muss offen gelassen werden. Eine andere Erschliessung ab der Hauptstrasse würde den Park unnötig zerschneiden. Gerade die weitgehend zusammenhängende Parkfläche, die nur durch Wege durchkreuzt wird, ist eine Qualität des Projektvorschlages.
In der Zone „Hochhäuser am Helvetiaplatz“ werden zum bestehenden Hochhaus noch zwei weitere hohe Gebäude vorgeschlagen – es entsteht ein interessantes Ensemble, das den neuen Helvetiaplatz grossräumlich definiert und somit einen starken Bezugsort bildet. Die Gestaltung Helvetiaplatz steht im Zusammenhang mit den raumbildenden Hochhäusern, deren Realisierungschancen kontrovers diskutiert wurden. Über die Platzgestaltung liegt nur eine vage Aussage vor. Auch zur Neugestaltung der Hauptstrasse werden keine Ideen aufgezeigt.

Gesamthaft gesehen überzeugt der Projektvorschlag vor allem auf der städtebaulichen Ebene durch die Situierung von sehr gut auf den Ort abgestimmten Gebäudevolumen und die sorgfältige Parkgestaltung mit einem durchdachten Wegnetz. Die siebengeschossigen Häuser im Park, die untereinander über einen grossen Abstand verfügen, weisen auf sehr gute Wohnmöglichkeiten hin. Der formal überzeugende Projektvorschlag ergänzt das Bellevue-Areal auf subtile Weise. Die Umsetzung des Projektvorschlages in ein geeignetes Planungsinstrument, wie auch dessen Realisierungschancen (Einsprachen bei Gebäudehöhen, Nutzungstransfers, Erschliessung ab Helvetiaplatz, usw.) lösten im Beurteilungsgremium Diskussionen aus. Insbesondere die Umsetzung der beiden neuen Hochhäuser benötigt starke zusätzliche Eingriffe ausserhalb des Konzeptperimeters. Vor allem aus Sicht der Investoren und Hauseigentümervertreter werden dem Projekt daher geringe Realisierungschancen zugesprochen.

# ANALYSE

HISTORISCHE VERBINDUNGSWEGE
KONSTANZ
KREUZLINGEN

ERDGESCHOSSNUTZUNG
NUTZUNGSLÜCKE
WOHNEN
HAUPTSTRASSE

HOCHHAUSCLUSTER
KONSTANZERSTRASSE
HELVETIAPLATZ
REBSTOCKPLATZ
LÖWENSTRASSE

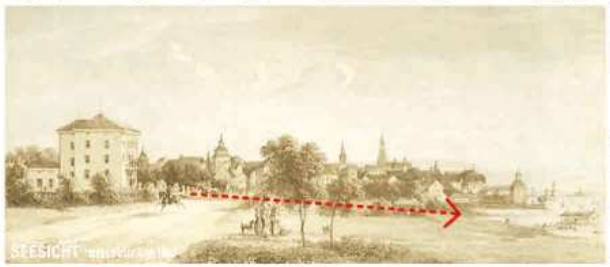
ERGÄNZUNG PERLENKETTE
ERWEITERUNG HELVETIAPLATZ
HAUPTSTRASSE
KREUZLINGEN

KONSTANZERSTRASSE
HELVETIAPLATZ
REBSTOCKPLATZ
LÖWENSTRASSE
HOCHHÄUSER KREUZLINGEN UND KONSTANZ

BELLEVUEAREAL
KLOSTER
KREUZLINGEN
STÄDTEBAULICHE KLAMMER

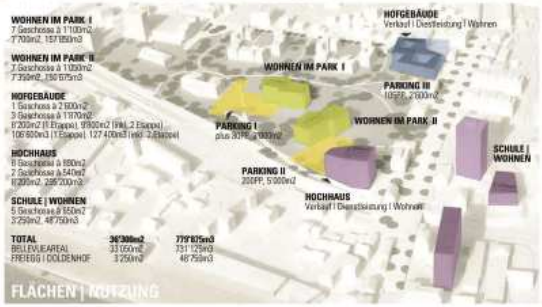
N

# STÄDTEBAU SCHWARZPLAN



N

# KONZEPT VERKEHR NUTZUNG FREIRAUM



# PROJEKTERLÄUTERUNGEN

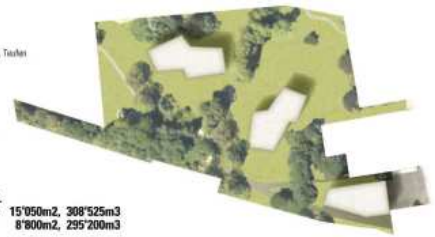
HELVETIAPLATZ 1:500

N

BFW Liegenschaften AG, Frauenfeld
10'148m2

Frei & Partner AG, Weinfelden
Hans Habegger, Weinfelden
1'307m2

**HOFGEBÄUDE**
**nach 1. Etappe 8'200m2, 106'600m3**
**nach 2. Etappe 9'800m2, 127'400m3**



Bücheler House Invest AG, Teufen
20'331m2

Stadt Kreuzlingen
1'081m2

Kanton Thurgau
3'939m2

Horowa GmbH, Kösnacht
1'977m2

**BELLEVUEAREAL**
**Wohnen im Park 15'050m2, 308'525m3**
**Hochhaus 8'800m2, 295'200m3**

**ETAPPIERUNG**

Manekus Israel, Antwerpen
5'858m2

Hasa Immobilien AG, Amriswil
2'812m2

**FREIEGG | DOLDENHOF**
**Schule | Wohnen 3'250m2, 48'750m3**

**Projekt 4**

Verfasser

**Architektur:**
Miroslav Sik
Architekt BSA, Prof. ETHZ
Josefstrasse 206
8005 Zürich

**Landschaft:**
Asp Landschaftsarchitekten AG
Tobeleggweg 19
8049 Zürich

**Verkehr:**
TEAMverkehr
Verkehrsingenieurbüro Oscar Merlo
Zugerstrasse 45
6330 Cham

Die Projektverfasser ergänzen die bestehende Einzelhaus-Bebauung entlang der Hauptstrasse so mit Neubauten, dass insgesamt drei um einen Zugangshof angeordnete Gruppen entstehen. Eine vierte, nur aus Neubauten zusammengesetzte Gruppe kommt westlich in den Park zu liegen. Gegenüber der ersten Projektvorstellung an der Zwischenbesprechung sind die Gebäude nicht mehr über einen Portikus an die Höfe angeschlossen. Dadurch entfällt ein räumliches Element, das die einzelnen Gebäudegruppen klar zusammenhalten konnte. Zudem ist der Gebäudeabstand zwischen den Gruppen etwa gleich gross wie der Abstand zwischen den Gebäuden innerhalb der Gruppen, was die Lesbarkeit des beabsichtigten städtebaulichen Musters zunehmend erschwert. So erscheint die Gebäudeanordnung als gleichförmige, teppichartige Bebauung entlang der Hauptstrasse und in den Park hinein. Auf dem Areal Doldenhof (Internationale Schule) wird ein gleich hoher Ergänzungsbau vorgeschlagen. Die Gebäudehöhe der Neubauten orientiert sich mit drei Voll- und einem Attikageschoss weitgehend am Bestand östlich der Hauptstrasse. Dadurch entsteht ein gleichmässiger, ruhig gehaltener Horizont. Ausserhalb des Konzeptperimeters ergänzen die Verfasser die östlich der Hauptstrasse gelegene Zeilenbebauung mit einem durchgehenden Erdgeschoss entlang der Hauptstrasse, was zusammen mit der vorgeschlagenen Gestaltung des Strassenraumes sinnvoll ist.

In den Erdgeschossen der Neubauten beidseits der Hauptstrasse werden gewerbliche Nutzungen vorgeschlagen, die mehrheitlich über die Zugangshöfe erreicht werden. Die Adressbildung ist durch die geschwächte Hof-Ausbildung schwierig, da damit die Auffindbarkeit erschwert wird. Mit mehreren Grundriss-Varianten wird versucht, die Chancen des dreiseitig belichtbaren Wohnungstyps darzustellen. Wird diese Typologie jedoch in die Gebäude-Situationen übertragen, funktioniert dieser Nachweis infolge einzelner sehr geringer Gebäudeabstände nicht. Vielmehr werden teilweise unerwünschte Einsichten und stark reduzierte Belichtungen von Haupträumen eingehandelt.

Die Langsamverkehr-Erschliessung der einzelnen Gebäude erfolgt konsequent über die Höfe, die wiederum gut an das vorhandene Netz angeschlossen sind. Der motorisierte Individualverkehr wird im Norden über die Brückenstrasse in eine Einstellhalle unter der nördlichen und der mittleren Hofgruppe geführt. Die unterirdischen Autoeinstellhallen der im Park liegenden und der südlichen Hofgruppe an der Hauptstrasse werden über eine neue Zufahrtstrasse entlang den Bahngeleisen erschlossen. Auf dieser wird auch der Langsamverkehr vom Nordausgang der Bahnhofunterführung Richtung Hauptstrasse abgewickelt. Sämtliche Baugruppen werden von Autofahrenden auch oberirdisch direkt von der Hauptstrasse her erreicht. In der Hauptstrasse wird im Bereich der Villen der ehemaligen Binswanger-Klinik die Einführung einer Begegnungszone vorgeschlagen, die mit den angrenzenden Gewerbenutzungen in den Erdgeschossen korrespondiert. Die daran angrenzenden Abschnitte der Hauptstrasse im Süden bis zum Helvetiaplatz sowie im Norden bis zum Hauptzoll werden als Tempo 30-Zonen definiert.

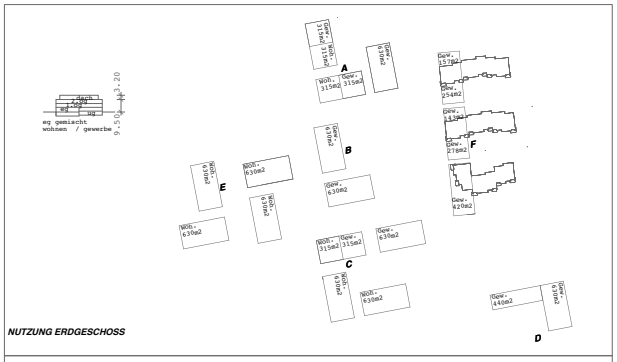
Vorschläge für die Freiraumgestaltung werden für die Hauptstrasse entwickelt. In den erwähnten Tempo 30-Zonen Abschnitten werden Bäume und Parkplätze angeordnet. Im Bereich der Begegnungszone wird ein befahrbarer Platz definiert, wo auch Gewerbenutzungen in den angrenzenden Erdgeschossen untergebracht sind. Diese starke Gliederung der Hauptstrasse erscheint willkürlich, da der städtebauliche Bezug zu wenig klar herausgearbeitet ist. Der Helvetiaplatz wird über den Geleisen stark verbreitert und angehoben. Dieser Teil des Platzes ist über eine Treppenanlage erreichbar und erstreckt sich bis in die erste Hofgruppe hinein. Dieser Vorschlag vermag in zweifacher Hinsicht nicht zu überzeugen. Der angehobene Bereich korrespondiert nicht mit dem Erdgeschoss des nördlich angrenzenden Gebäudes. Zudem entsteht entlang der Bahnhofstrasse ein undefinierter Restraum vor dem ersten Gebäude, das effektiv den neuen Platzraum begrenzt.

Gemäss dem kleinteiligen Konzeptansatz ist die Etappierbarkeit sehr stark ausgeprägt. Hingegen verlangt die parzellenübergreifende Gebäudegruppierung komplexe Eigentümergemeinschaften oder Landumlegungen, was die Realisierbarkeit wieder negativ beeinflusst.

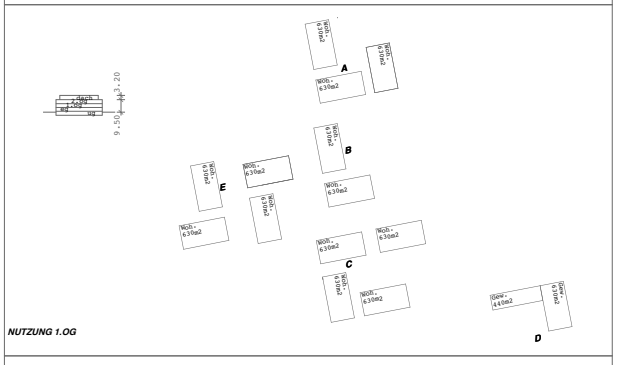
Der in seiner Ausgangslage interessante, kleinteilige Konzeptansatz konnte in der Weiterbearbeitung nicht zu einer überzeugenden städtebaulichen Anlage entwickelt werden. Sowohl die Baustruktur als auch die Freiraumgestaltung erscheinen als zu wenig begründete Einzelteile, deren Anordnung eine kohärente Strategie vermissen lässt. Dieser Mangel kann auch mit den architektonischen Vertiefungen nicht beseitigt werden.

STUDIENAUFTRAG BELLEVUE 8280 KREUZLINGEN
PANUNGSTEAM M.SIK ARCHITEKTURBÜRO BSA ZÜRICH / ASP LANDSCHAFTSARCHITEKTEN AG ZÜRICH / TEAMVERKEHR VERKEHRSINGENIEURBÜRO O.MERLO CHAM

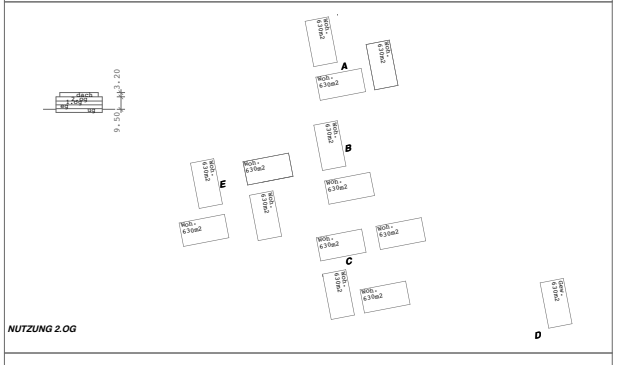
Situation 1-2000



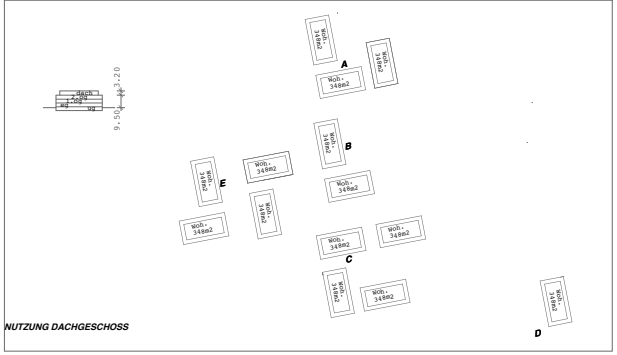

NUTZUNG ERDGESCHOSS



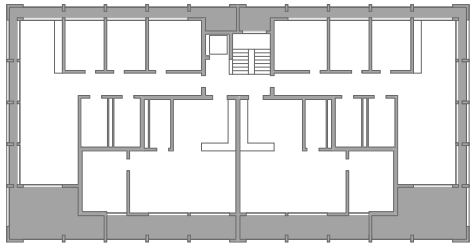

NUTZUNG 1.OG

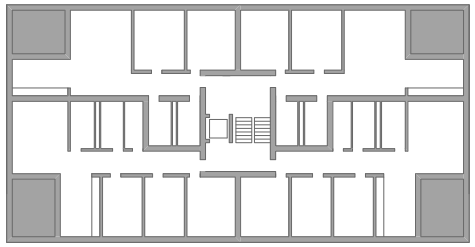


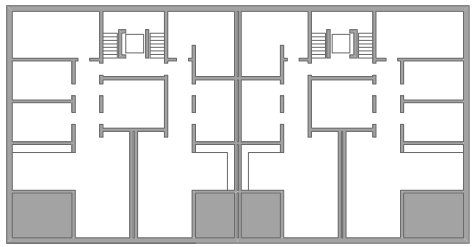

NUTZUNG 2.OG

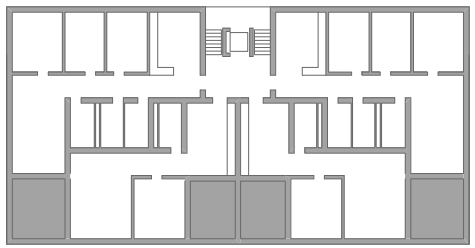



NUTZUNG DACHGESCHOSS

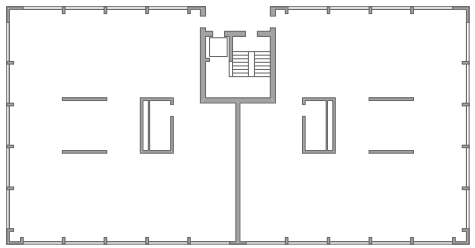




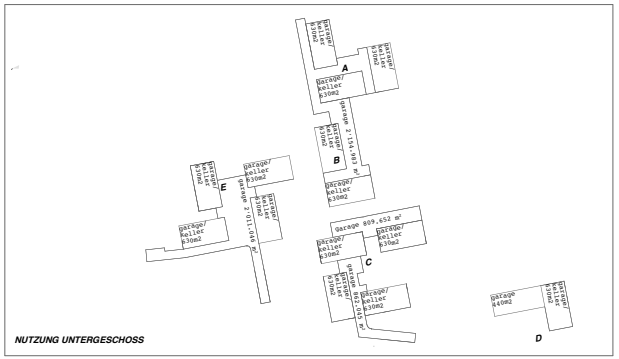




WOHNGESCHOSSE 1-200

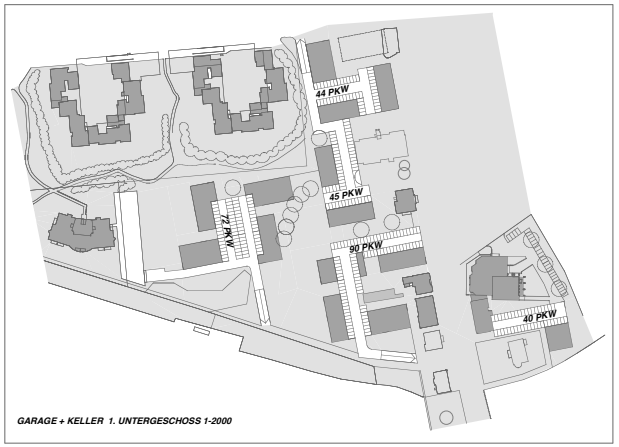


GEWERBE-ERDGESCHOSS 1-200



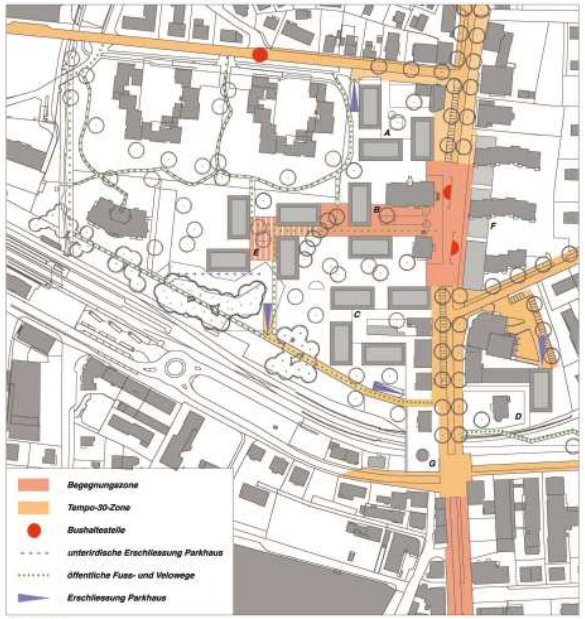

NUTZUNG UNTERGESCHOSS

PARZELLIERUNG 1-2000




GARAGE + KELLER 1. UNTERGESCHOSS 1-2000

STUDIENAUFTRAG BELLEVUE 8280 KREUZLINGEN
PANUNGSTEAM M.SIK ARCHITEKTURBÜRO BSA ZÜRICH / ASP LANDSCHAFTSARCHITEKTEN AG ZÜRICH / TEAMVERKEHR VERKEHRSINGENIEURBÜRO O.MERLO CHAM




**Verkehrsregime**
In einer Begegnungszone gilt die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und der Fussgängerverkehr hat Vortritt. Deshalb sind Elemente wie Trottoirs oder Fussgängerstreifen zonenfremd. Im Gegensatz zu einer Fussgängerzone darf die Begegnungszone vom motorisierten Verkehr befahren werden. Fahrzeuge dürfen aber nur auf markierten Flächen abgestellt werden.
In einer Tempo-30-Zone gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.
Da über die Hauptstrasse auch künftig viele verkehrserzeugende Anlagen und Nutzungen erschlossen werden, wird darauf verzichtet die ganze Hauptstrasse als Begegnungszone zu gestalten. Überall dort, wo der Fussverkehr eine deutliche Längsbewegung aufweisst und der Anteil des motorisierten Verkehrs vorkommt, wird aus diesem Grund eine Tempo-30-Zone eingerichtet. In der Tempo-30-Zone werden auch Querparkfelder für Besucher und Kunden erstellt. In der Begegnungszone werden keine Parkfelder angeboten, dafür werden die Bushaltestellen in diesem Bereich angeordnet.

**MIV Erschliessung / Parkierung**
Alle Parkplätze werden über die Tempo-30-Zonen erschlossen. Dadurch entstehen in der Begegnungszone weniger Konflikte zwischen dem motorisierten und Fussgängerverkehr. Das bestehende Parkhaus nördlich des Bahnhofs wird über die Parkhauseinfahrt zum Gebäudekomplex E erschlossen. Die Verbindung zwischen dieser Parkhauseinfahrt E und der Hauptstrasse wird parkähnlich gestaltet.
Die Parkhäuser sind etappierbar und weisen eine einfache Geometrie auf. Die Anlieferung der Geschäfte erfolgt zu Randzeiten direkt über die Hauptstrasse.

**Langsamverkehr**
Unmittelbar nördlich der Bahngeleise wird eine attraktive neue Verbindung vom Bahnhof zur Hauptstrasse geschaffen. Durch diese neue Verbindung wird die Veloparkierung am Bahnhof konfliktfrei und direkt an die Hauptstrasse angeschlossen. Auf der Hauptstrasse werden neben den Parkfeldern für den motorisierten Verkehr auch Abstellplätze für Velos erstellt.

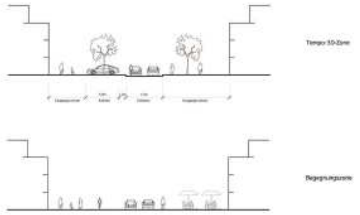
**Öffentlicher Verkehr**
Die heutige Bushaltestelle beim Knoten Hauptstrasse-Freistrasse wird in den Bereich der Begegnungszone direkt vor die publikumsintensivsten Nutzungen verschoben. Die Bushaltestellen weisen behindertengerechte Anlegekanten auf und werden so angelegt, dass die Fahrgäste in den Arkaden oder unter den Vordächern der angrenzenden Gebäude auf den Bus warten können.

Wohnhof mit Gewerbe -Erdgeschoss

PKW-ERSCHLIESSUNG IM PARK

ÜBERGANG BEGEGNUNGSZONE / SEITLICHE PLÄTZE

PLATZARTIGE BEGEGNUNGSZONE 20KM/STD



VERKEHRSKONZEPT

Wohnhof im Park

## Stadt und Architektur

*WEITERWEBEN DES VORHANDENEN*
*Die bestehende Gestaltungsplanung aus den 80er Jahren wird kreativ weitergewoben.Dadurch könnten die beiden vorhandenen Höfe eingebunden werden*

*SEGMENTIERTE HÖFE*
*Anders als die vorhandene U-Typologie werden die neuen Höfe mit einzelnen Randbauten definiert. Der 7m-Distanzraum hat sich im städtischen Kontext gut - bewährt.. Die Segmentierung bringt Licht und Luft in den Hof, ermöglicht Bauen in Etappen und erlaubt 3seitige Orientierung der Wohnungen.*

*5 KLEINE ORTE*
*Die einzelnen Höfe sind je mit der unmittelbaren Umgebung zu Raumgestalt verbunden. Jeder Hof erhält dadurch eine eigene Stimmung.. 1.Im Park liegt ein Hof mit der grössten Oeffnung zur Natur 2.Auf der Freilegg-Parzelle schliesst eine L-Figur an die bestehende Bebauung 3.der nördliche Hof integriert ein Eck-Haus. 4. Die 2 wertvollen Villen in der Mitte werden zum oeffentlichen Hof komplettiert , der auch Raumkontinuum zum Hof im Park darstellt. 5. Die heterogene Bebauung im Süden des Bellevue-Grundstückes wird in den grösseten Wohnhof integriert, mit einem Atelierhaus in der Hofmitte.*

*HAUS ALS BAUSTEIN*
*Das urbane Grundelement der segmentierten Höfe bildet ein dreigeschossiges Haus mit 630m3 Grundfläche ( 18mx35m) und einem zurückversetzten Dachgeschoss.Ober- und Dachgeschosse sind reine Wohngeschosse, im Erdgeschoss alternieren je nach urbaner Lage Wohnen und Gewerbe. Wohn-Erdgeschoss ist 66cm über dem Terrain angehoben, ohne Ausgang ins Grüne. Die Höhe des Hauses beträgt 9.5m*

*PLATZARTIGE RAUMBILDUNG*
*Der Strassenzug und die Baumallee der Hauptstrasse werden durch die neudefinierte Begegnungszone mit Tempo 30 unterbrochen. Durch die Raumausweitung entsteht ein Platz , mit zwei Villen im Schwerpunkt, mit einemPortal zum Park , mit zwei seitlich zu den Villen liegenden"Parkfenstern": Via-à-vis der Villen- und Parkfassade befindet sich ein neuer eingeschossiger Trakt für kommerzielle Nutzung ,wemit die abgestufte Zeilen-Siedlung vom Platz abgeschirmt wird.*

*BRÜCKE ALS PLATZ*
*Durch die Verbreitung der Brücke entsteht eine neue Definition des Helvetiaplatzes. Die Wand zum Bahnhof hin könnte als Infomauer mit Kunst ausgebildet werden, ein Pavillon diente als Infostand bei Anlässen und betonte die neue Platzmitte.*

**Erläuterungen zum öffentlichen Raum**

*Die ruhige Einheit der baulichen Struktur über das Ganze beeinflusst massgeblich die Qualität der öffentlichen Räume.*

*Die Bauten bilden Gruppeneinheiten, die sich hofartig anordnen und entweder den Strassenraum definieren oder sich mit dem Park verweben. Je Gruppeneinheit ist Individualität und Identität ausgedrückt, indem jeweils bestehende oder historische Bauten als Bestandteil der Einheit für die prägende Individualität des Raums sorgen. Im Park übernehmen die Blutbuche und andere geschützte Bäume diese Rolle. Die verbleibende Fläche des Parks wird durch die transparente Architektur kompensiert, die eine hohe, spezielle Wohnqualität zwischen den Baumkronen ermöglicht – die Atmosphäre der Bäume "durchfliesst" die Bauten.*

*Die generelle Stimmung im Park wird durch die überall überblickbaren, sanften Wiesenhügelmodellierungen mit einzelnen oder gruppenweise angeordneten Baumsolitären bestimmt (siehe Skizze....).*

*Den Park durchläuft ein Abschnitt des übergeordneten Verbindungsweges vom westlichen Stadtteil zum See. Er ist auch Anschluss für das Planungsgebiet an den Bahnhof, mit der kombinierten Bach- und Fussgängerunterführung. Der Weg führt durch bestehende und neue Baumreihe, die trittsteinartig die Strecke prägen. Licht und Schatten sowie Ausblicke wechseln sich ab.*

*Ab dem Helvetiaplatz führt ein Steg über die Bahnlinie durch Baumkronen über Gewerbe und Strasse bis zum See (sieh Skizze)*

*Die Abwicklung der Hauptstrasse wird durch zwei Stimmungen charakterisiert:*
*Baumbestandene, schattige Abschnitte mit Kurzparkiermöglichkeit für Konsum und Betrieb im Wechsel mit lichtdurchfluteten Plätzen für beschaulichen Aufenthalt für Verpflegung und Information.*

*Das Ensemble der denkmalgeschützten Bauten bildet den Mittelpunkt des öffentlichen Raums der Hauptstrasse und des Parks. Die Identität des freigestellten, leicht erhöhten Ensembles strahlt auf den gesamten Strassenraum aus. Restaurant, Café und öffentliche Nutzungen bieten Aufenthalt auch im Aussenraum mit Überblick aus erhöhter Lage (siehe Skizze....).*

*In Scheitelle des Bahnhofs und am Scheitelpunkt der nach beiden Seiten bwriebsamen Hauptstrasse erhält der Helvetiaplatz eine Plattform für Information. Plattform, Baukörper und Wandelement bilden eine gestalterische Einheit und drücken einen eher offiziellen Charakter aus (sieh Skizze....)*

*Generell wirkt der Strassenraum mit seinen lediglich durch Plattenbänder und Pflästerungsstreifen strukturierten Flächen platzartig. Baumreihen, Möblierung und Beleuchtung unterstreichen diesen Ausdruck. Das eher sanfte, zurücktretende Licht in der Nacht ermöglicht wichtigen Elementen des Stadtbilds, wie z.B. einzelnen Fassaden und Bäumen, einen umso wirksameren Auftritt und vermittelt damit eine stimmungsvolle Atmosphäre mit Boulevardcharakter.*

Wohnhof im Park

Blick von der Brücke

Helvetia-Platz

Mitte der Begegnungszone

STUDIENAUFTRAG BELLEVUE 8280 KREUZLINGEN
PLANUNGSTEAM M.SIK ARCHITEKTURBÜRO BSA ZÜRICH / ASP LANDSCHAFTSARCHITEKTEN AG ZÜRICH / TEAMVERKEHR VERKEHRSINGENIEURBÜRO O.MERLO CHAM

**Projekt 5**

Verfasser

**Architektur:**
ryf scherrer ruckstuhl architekt sia
Konstanzerstrasse 20
8280 Kreuzlingen

Mitarbeit:
Christoph Kuster
Samuel Hasler
Stefanie Schlosser
Micheal Stütz
Marc Ryf

**Landschaft:**
ARGE Schmid + Müller
Brauerstrasse 60
8004 Zürich

Mitarbeit:
André Schmid

**Verkehr:**
Raum- & Umweltplanung B. Schwarzenbach + W. Müller
Raumplaner Dipl. Architekt ETH/SIA-BSP Eisenwerk
Industriestrasse 23
8500 Frauenfeld

Mitarbeit:
Werner Müller

Die stadtgeschichtliche Herleitung der Bedeutung des Gebietes zwischen der Stadt Konstanz und dem eher dörflichen Kreuzlingen in der Epoche von 1830 bis 1990 überzeugt. Lektüre und Projektidee für das Bellevue-Areal führen zur Definition eines Wohnparks, der als Programm des Beitrages gelten mag. Im zu bearbeitenden Gebiet werden drei Baufelder mehrheitlich für Wohnnutzungen ausgeschieden. Ein viertes Baufeld wird für die Erweiterung der Internationalen Schule beim Doldenhof vorgeschlagen.

Der Beitrag interpretiert auf elegante Art und Weise Elemente der näheren Umgebung neu, zum einen die Hofbauten an der Brückenstrasse und zum anderen das Hochhaus des Doldenhofes. Dies führt zu einem - für diese Bearbeitungsphase etwas überdefinierten - Grundelement bestehend aus einem 3-geschossigen flachen Kragenbau und einem bis zu 10-geschossigen Wohnturm. Das Grundelement wird dreimal leicht abgewandelt verwendet; zweimal im Park, einmal am Rand des Untersuchungsgebietes. Die Setzung im dritten Baufeld an der Ecke Brückenstrasse/Hauptstrasse wirft Fragen auf bezüglich der Lage des Hochhauses und der Orientierung des Hofes.

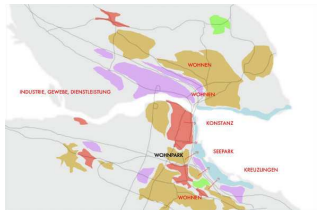
Der Vorschlag für eine weitere Etappe jenseits der Hauptstrasse ist auf Grund der Lektüre des Ortes nicht nachvollziehbar. Dies insbesondere, weil in der Analyse durchgehende Grünräume ausgeschieden werden, diese jedoch in der letzten Ausbaustufe des Vorschlags allzu leicht preisgegeben werden. Das auf den ersten Blick klare Konzept scheint bei näherer Betrachtung nicht schlüssig und weist an entscheidenden Stellen gewisse Unklarheiten auf. Der Vorschlag beschränkt sich auf die Setzung von drei Grossformen in einer grünen Insel. Es stellt sich dabei die Frage, ob die Wohntürme zu klein sind, um in einen Dialog mit dem Turm beim Doldenhof zu treten, und zu gross um als Grundelement im Park zu überzeugen. Eine Einbindung des wichtigen Clusters in das komplexe Siedlungsgewebe zwischen den beiden Zentren Konstanz und Kreuzlingen wird vermisst. Der Perimeter des Studienauftrages erfährt eine sorgfältige Bearbeitung innerhalb der eigenen Grenzen. Die Ränder werden aber sich selbst überlassen.

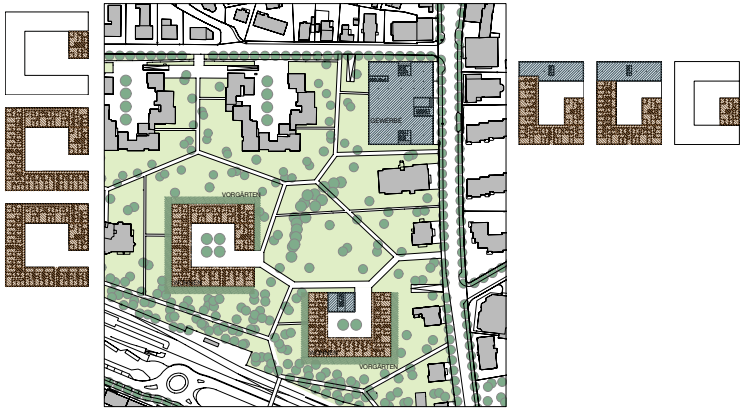
Die sorgfältige Erarbeitung der Grundrisse ist beachtlich; deren Marktgängigkeit scheint jedoch nicht überall gegeben. Die rigiden Strukturen lassen für weitere Optimierungen wenig Spielraum. Das architektonische Projekt mag zu gefallen. Als städtebauliches Konzept für weitere Schritte eines Entwicklungsprozesses zwischen den Interessen privater Investoren und der öffentlichen Hand scheint der Beitrag zu wenig flexibel. Der architektonische Reiz des Vorschlags wird so zur Schwachstelle des Projektes im Hinblick auf eine weitere Bearbeitung.

Der motorisierte Individualverkehr wird an den Rändern des Gebietes abgefangen und direkt in die Tiefgaragen geführt. Das Wegnetz ist innerhalb des Gebietes nachgewiesen.

Ein feines Netz von Bäumen und Baumgruppen überzieht das Eingriffsfeld. Es ist jedoch nicht immer klar, wie der Bestand weiterentwickelt wird (Hecken und Baumgruppen südlich der beiden Hofbauten an der Brückenstrasse). Die Bedeutung und das Potential der grossen Hofräume ist nicht ausgewiesen. Die raumdefinierenden Baumreihen entlang der Hauptstrasse bilden ein identitätsstiftendes Element für die Verbindung von Konstanz und Kreuzlingen. Die Entwicklungsaufgaben an den Rändern des Gebiets werden aber den privaten Nutzern überlassen. Der neue Helvetiaplatz wird nicht als Chance verstanden. Eine übergeordnete Strategie, wie die Grünräume zwischen Konstanz und Kreuzlingen aufgewertet werden können, wird nicht aufgezeigt. Dieses Vorgehen kann dazu führen, dass die Bauten im Park zu einer abgeschotteten Wohninsel gehobenen Standards werden. In einem zunehmend gesättigten Markt sind die einzelnen Bauetappen sehr gross. Das Angebot der Nutzflächen liegt leicht über den minimalen Anforderungen. Es ist jedoch deutlich tiefer als bei anderen Bewerbern.

Ein wertvoller Beitrag, der für seine scheinbare Klarheit auf formal klare Grundformen zurückgreift. Entscheidende Fragestellungen im Bereich der Aussenräume und der Übergänge an den Rändern des Untersuchungsgebietes werden zum Teil bewusst dem Zufall überlassen. Einige der heutigen Bauten entlang der Hauptstrasse scheinen der Profilierung einer Adresse des rückwärtigen Wohnraumes nur bedingt förderlich. Das attraktive architektonische Projekt hält einer kritischen Wertung im Hinblick auf eine prozessorientierte Stadtentwicklung nicht stand.



**Baurechtliche Ausgangslage Areal „Bellevue":**
Das Areal Bellevue befindet sich mit seine zentralen Lage und der Nähe zu Konstanz in einem städtebaulich wichtigen Entwicklungsgebiet der Stadt Kreuzlingen.
Der rechtsgültige Gestaltungsplan in diesem Gebiet aus dem Jahre 1986 lässt sich auf Grund diverser neuerer Erlasse (NHG, Waldfeststellung) nicht mehr in seinem vollen Umfang realisieren.

**Baurechtliche Ausgangslage Areal „Freiegg-Doldenhof":**
Der Gestaltungsplan „Freiegg-Doldenhof" aus dem Jahre 1970 ist von der gleichen Problematik betroffen wie der GP „Bellevue". Der letzte, noch nicht realisierte Baubereich im Perimeter des Gestaltungsplanes kann nicht mehr bebaut werden; denn das bestehende Gebäude wurde gemäss NHG als wertvoll eingestuft. Somit kann ein 13-stöckiges Hochhaus das dieser Baubereich zugelassen hätte, nicht mehr umgesetzt werden. Aus diesem Grund wird das Gebiert GP „Freiegg-Doldenhof" in den Planungsperimeter einbezogen.

Beide Gestaltungspläne müssen überarbeitet werden. Die zuständige Behörde hat deshalb über das Gebiet Bellevue eine Planungszone gelegt. Der Studienauftrag für das städtebauliche Entwicklungskonzept soll die Grundlage für das anschliessende Gestaltungsplanverfahren liefern.

**Gestaltungsplan Grenzmarkt**
Der Gestaltungsplan „Bellevue" aus dem Jahre 1986 beinhaltete ursprünglich auch das Areal des Gestaltungsplanes „Grenzmarkt". Im Hinblick auf den Bau eines Einkaufszentrums wurde der ursprüngliche Gestaltungsplan „Bellevue" in einen GP „Grenzmarkt" (westlich des Schoderbachs) und einen GP „Bellevue" (östlich des Schoderbachs) aufgeteilt. Der GP „Grenzmarkt" wird selbständig realisiert. Allerdings wird mit grosser Wahrscheinlichkeit anstelle der Nutzung Einkaufszentrum eine nicht publikumsintensive Nutzung erfolgen. Die gemäss GP „Grenzmarkt" zulässigen Volumen dienen als wesentliche Rahmenbedingungen für das städtebauliche Konzept.

Planungsbedarf „Helvetiaplatz" - Chance Kreuzlingen Nord:
Mit der Planung „Chance Kreuzlingen Nord" wird die West-Ost-Verkehrsachse durch Kreuzlingen an die N7 angebunden. Ab dem neuen Kreisel „Bahnhof" östlich des Bahnhofes wird eine neue Strasse entlang dem Geleise erstellt, welche unter dem Helvetiaplatz hindurch führt.
Der sog. Helvetiaplatz soll neu bestimmt werden.**Motorisierter Verkehr**
Im Osten des Areals Bellevue verläuft die Hauptstrasse. Seit der Schiessung des Hauptzollamtes ist sie nicht mehr die Hauptverbindungsstrasse nach Konstanz. Die Hauptstrasse als eigentliche Zentrumsachse soll nach Fertigstellung der „Chance Kreuzlingen Nord" generell in eine befahrbare Begegnungszone umgewandelt werden.

**Nutzung des Areals**
Die Stadt Kreuzlingen als Kern der Agglomeration auf Schweizer Seite verfügt über eine bauliche Verdichtung entlang der Achse südliche Hauptstrasse zwischen Helvetiaplatz und der ehemaligen Klosterkirche St. Ulrich. In diesem Strassenabschnitt befindet sich auch die grösste Dichte an Läden und Gaststätten. Im nördlichen Bereich zwischen Helvetiaplatz und Grenzübergang sollen mit der Entwicklung des Bellevueareals diese attraktiven Angebote weitergeführt und damit direkt an die Ausläufer der Konstanzer Fussgängerzone angebunden werden. Gewünscht werden attraktive Publikumsnutzungen im Erdgeschoss, Wohn und Gewerbenutzungen in den Obergeschossen. Im Innern des Parks soll vorwiegend Wohnnutzung angeboten werden.

**Freiraum**
Der heute grosszügige Freiflächencharakter im Innern des Areals „Bellevue" soll abgestimmt auf das Konzept erhalten bleiben. Die Freiräume sollen für die anstossende arbeits- und Wohnbevölkerung Naherholung, Spielmöglichkeiten und Erlebnisräume bieten so wie Identifikation schaffen.

**Stadtentwicklung, Bedeutung**
Der heutige Stadtraum „Konstanz/Kreuzlingen" ist ein Zusammenschluss der beiden Städte Kreuzlingen und Konstanz, wobei Konstanz das eigentliche Stadtzentrum mit einer klar identifizierbaren Altstadt besitzt und Kreuzlingen eher den Status einer grossen Vorstadt besitzt. Innerhalb diesem Stadtgefüge bilden radial zur Altstadt verschiedene Zonen und Zeilen für Wohnen, Gewerbe und Industrie ein vielfältiges Angebot verschiedener Nutzungen. Die Verteilung und Intensität der Nutzungen muss sich ausser dem Marktgesetz auch auf nationalen Eigenheiten behaupten. Der Einkauf oder die Dienstleistung auf der anderen Seite der Landesgrenze ist ein bedeutender Faktor, wobei die Stadt Konstanz als historisches Zentrum klar einen höheren Stellenwert einnehmen kann.
Die Lage der Stadt am See, ist historisch bedingt (vor allem auf Kreuzlinger Seite), eher untergeordnet. Eine diesbezügliche Hinwendung und Neuorientierung der Stadt zu einer parkähnlichen Erholungs- und Freizeitzone am See wird sich in Zukunft anbieten. Die grosszügige Seepromenade wird identitätsstiftend sowohl für Kreuzlingen wie für Konstanz.

**Bedeutung des Areals**
Kreuzlingen hat ein grosses Potenzial aus dem Innern heraus sich stärker als Stadt zu definieren als dies heute der Fall ist. Dazu gehört auch das zentrale Areal des Bellevues. Die Nähe zum See, zu Konstanz aber auch zum Bahnhof zeichnet dieses Gebiet aus.
Für die Nutzung des Areals gilt die Betrachtung der Städte Konstanz/Kreuzlingen. Dies bedeutet auf der Schweizer Seite, einen Verzicht der Konkurrenzierung durch Neuansiedlung grosser Dienstleistungs- und Landezonen im Bereich der nördlichen Hauptstrasse (Areal Bellevue) und damit die mögliche Stärkung dieser Nutzungen im historischen Zentrum von Kreuzlingen. Im Vordergrund muss die Qualität des zentralen Wohnens im Park und in höher gelegenen Geschossen die atemberaubende Sicht auf die Stadt Konstanz, den Bodensee und in Ferne die Berge stehen.

**Konzept Arealentwicklung**
Auf dem Areal Bellevue bilden drei Baufelder den baulichen Rahmen für die Entwicklung der Bauten. Die Baufelder sind so gewählt, dass eine Realisierung jederzeit möglich ist, und die bestehende Bebauung kaum tangiert wird. Der etappenweisen und unabhängigen Entwicklung der einzelnen Baufelder wird grosse Bedeutung beigemessen. In einer späteren Etappe kann als Ersatz der Wohnbauten an der Hauptstrasse, vis a vis der Villa Bellevue mit zwei Baufeldern für dreigeschossige Gebäude vorgesehen werden.
Um die angestrebte Nutzung im Bereich der „International School" zu ermöglichen, wird ein langes flaches Gebäude vorgeschlagen, dass den Terrainverlauf nutzt.

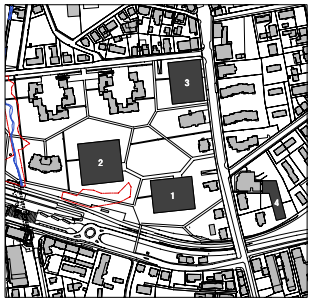
Park und GebäudeAuf dem Areal Bellevue liegen die Baufelder 1 und 2 im Park, das Baufeld 3 am Rand des Parkes. Park und Gebäude bedingen sich. Die Qualität des Wohnens im Park wird aus der heutigen Situation heraus neu definiert und führt zu einer gesteigerten Exklusivität dieses Gebietes, dass über die selektive Betrachtung der eigenen Parzelle eine grössere Ausstrahlung innehat.

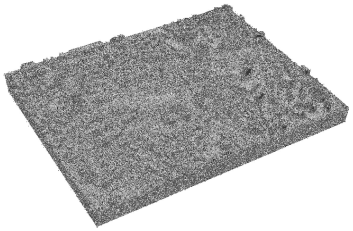
**Hauptstrasse und Gebäude**
Die Hauptstrasse im nördlichen Teil wird zum Boulevard am Rand des Parkes. Der Einblick in die Wohnparkanlage wird durch Transparenz und Verzahnung der Grünräume gewährleistet. Zur Steigerung der Attraktivität dieses Strassenraumes wird im Baufeld 3 eher öffentliche Nutzungen vorgeschlagen. Ebenso könnte die beiden alten Villen Bellevue für die Gemeindebibliothek und Verwaltung mit Publikumsverkehr genutzt werden. Mit der weiteren Ausbauetappe östlich der Hauptstrasse könnten anstelle der heutigen Wohnungen weitere Laden- und Dienstleistungsnutzungen eingebettet werden.

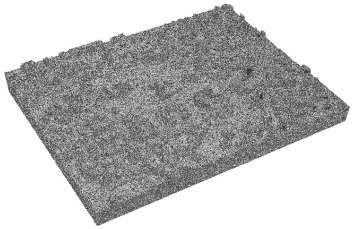
**Volumetrie und Geometrie**
Auf dem Areal Bellevue werden drei Gebäude vorgeschlagen, die als Symbiose aus den bestehenden Bauten entlang der Brückenstrasse und dem Hochhaus Doldenhofes zusammengesetzt sind. Ein Bau-Element besteht aus einem 10-geschossiger Wohnturm und einem 3-geschossigen Kragen. Damit werden die beiden am Ort singulären Gebäudeformen (Hochhaus und Wagenburg) zu einem Element verschmolzen und weitergeführt. Diese Elemente wirken integrativ und vermögen dem Gebiet eine städtebauliche Identität zu verschaffen.

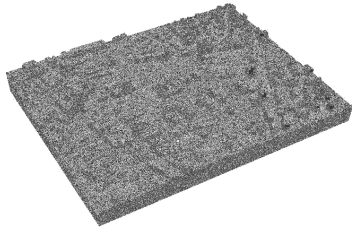
**Helvetiaplatz**
Der nördliche Teil der Hauptstrasse ist in seiner Bedeutung und durch die Verkehrsberuhigung weniger wichtig als früher. Die neue Umfahrung „Chance Kreuzlingen Nord" bildet den Hauptverkehrsträger. Im Bereich des Helvetia-Platzes wird die Umfahrungsstrasse auf das Niveau der Bahn abgesenkt. Als Verbindung überspannt die Brücke den tiefer liegenden Schienen und Strassenraum. Der Helvetiaplatz ist nicht mehr ein Platz sondern eine untergeordnete Kreuzung. Im Vordergrund steht die Helvetiabrücke als Versetzung und Verbindung der Hauptstrasse.

**Waldfeststellung**
Die heute gültige Waldfeststellung wird respektiert und teilweise verstärkt. Einzig die Abstände zwischen Wald und Gebäude müssen im Rahmen des Gestaltungsplanes neu definiert werden.









**Grenzgebiet**

Bellevue zwischen der Konstanzer Altstadt und dem Bahnhof Kreuzlingen weist heute typische Eigenschaften eines Grenzgebiets auf: Strassen, die zu den Grenzübergängen führen, verwildertes Bauerwartungsland mit Spuren vergangener Tage und einfache, in die Jahre gekommene Wohnungsbauten. Der speziellen Lage von Bellevue steht aber auch das lapidare Begehren gegenüber, an dieser Stelle Wohnraum für den Grossraum Konstanz-Kreuzlingen zu schaffen. So steht Bellevue für ein neues, prominent situiertes Entwicklungsgebiet mit bekannten Nutzungen wie Wohnen und Dienstleistungen. So ist es keinesfalls mit dem Seegebiet zu vergleichen, dass ungleich stärker zur Identitätsbildung der zusammenwachsenden Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen beiträgt. Bellevue wird ein kultiviertes Wohngebiet in einem Wohnpark, das durchschritten und angeeignet werden soll und wo die Schnittstelle zwischen kompakter Konstanzer Altstadt und durchgrünter Kreuzlinger „Gartenstadt" besonders erlebbar wird.

**Strassenräume**

Die radial von Kreuzlingen zum Konstanzer Zentrum führenden Strassen sollen, auch wenn diese Grenzübergänge vergleichsweise an Bedeutung verloren haben, weiterhin das städtebauliche Gerüst bilden und den Zusammenhalt der beiden Gemeinden verdeutlichen. Kräftige Baumalleen geben den Strassen mit seinen Trottoirs eine eigene Raumatmosphäre unabhängig von den jeweilig angrenzenden Quartierstrukturen. Die Hauptstrasse bleibt somit eine wichtige, historische gewachsene Verbindungsachse, wobei stärker auf den Fussgänger- und Fahrradverkehr Wert gelegt wird, was sich auf den Strassenquerschnitt auswirkt und die Trottoirs einiges breiter macht.

Quer zu den Hauptachsen rhythmisieren Baumreihen das Stadtfeld Kreuzlingens bis zum Grenzübergang und den ehemaligen Befestigungsanlagen Konstanz' und machen es dadurch erst richtig lesbar. Besonders auffällig wird diese Querstruktur beim Kreuzlinger Bahnhof, da sich an dieser Stelle der Stadtraum öffnet und auf der gegenüberliegenden Seite ein gewachsener Waldkörper ebenfalls dieser Orientierung folgt.

**Wohnpark**

Sowohl die bestehenden als auch die neu gesetzten Baukörper innerhalb des Perimeters sitzen wie Zeilen in einem grosszügigen Wohnpark mit kultivierter und transparenter Baumvegetation. Die bestehenden Waldparzellen werden ebenfalls so bewirtschaftet, dass diese transparent wirken und keine Gefahr darstellen für nächtliche Passanten.

Die Erschliessung der Gebäudezeilen ist aus dem bestehenden Strassensystem entwickelt und das Wegenetz soll für Fussgänger und Velofahrende öffentlich zugänglich sein. Im Wohnpark sind spezielle Orte wie Spielplätze, Gemeinschaftseinrichtungen, Familiengärten etc. ganz selbstverständlich angesiedelt. Mittels weiteren Anbindungen wie beispielsweise über die Geleise wird das Gebiet besser an seine Umgebung angebunden.

Der Wohnpark ist genügend grosszügig, dass Ansprüche seitens der Bewohnerschaft nicht mit denjenigen der passierenden Öffentlichkeit kollidieren, sondern im Gegenteil das Gebiet fruchtbar beleben.
Die neuen Baukörper verfügen in deren Mitte baumbestandene Höfe, die mit ihren Erschliessungen zu sozialen Orten werden und sich wesentlich abheben vom umgebenden Wohnpark.

1:2000

Projektplan
Studienauftrag, Bellevue Kreuzlingen Schlussabgabe 30.10.2006

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|

ryf scherrer ruckstuhl architekten sia

**Verkehrserschliessung**

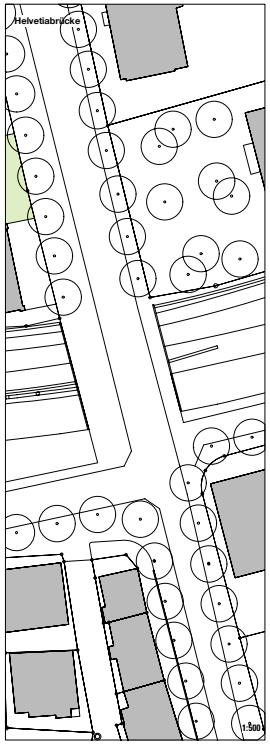
Öffentlicher Verkehr
Bahnhof und Bushaltestellen liegen „vor der Haustür" und sind in kürzester Fusswegdistanz erreichbar, dasselbe gilt für die Zugänglichkeit mit dem Fahrrad.

Fuss-und Radwege
Die verkehrsberuhigten Strassen (Haupt- und Brückenstrasse) bilden zusammen mit den Routen durch das Bellevue-Areal ein dichtes Netz an attraktiven Verbindungswegen zwischen den Stadtzentren, dem Bahnhof und dem Naherholungsgebiet am See.

Motorisierter Individualverkehr
Alle Bauten im verkehrsfreien Bellevue-Areal (abgesehen von seltenen Zubringerfahrten) werden direkt von den verkehrsberuhigten Achsen Haupt- und Brückenstrasse her erschlossen. Über kurze Rampen unmittelbar an der Strasse erreicht man sämtliche Bewohner-, Angestellten- und Kunden-/Besucherparkplätze, ebenso wie die öffentlichen Ersatzparkplätze in den Tiefgaragen. Das verkehrsfreie Quartier im Park ist auf kürzesten Wegen von der A7 wie auch von der neuen Stadtstrasse Chance Nord her erreichbar.

Die Allee wertet die Hauptstrasse zur attraktiven Promenier-Achse auf. Über dem verbreiterten Einschnitt mit Bahn und Strasse (Chance Nord) wird bewusst kein Platz ausgebildet, vielmehr soll die Brücke die Verbindungsachse zwischen beiden Stadtzentren sichtbar akzentuieren, mit der Öffnung der Blickfelder zum See und zum Bahnhof hin.

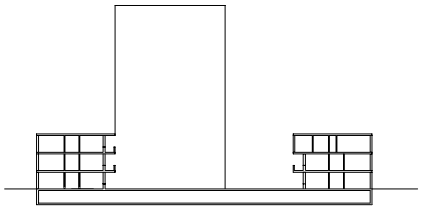
Die versetzten Einmündungen der Freiestrasse und der Tiefgaragenausfahrt aus dem Bellevue-Areal vertragen sich gut mit dem verkehrsberuhigten Regime auf der Hauptstrasse; es sind nur Abbiegebewegungen und keine Kreuzungsbeziehungen See-Tiefgarage oder umgekehrt über die Hauptstrasse zu erwarten.
Die Tiefgaragenzufahrt im nördlichen Geschäftshaus kann projektbezogen von der Hauptstrasse oder der Brückenstrasse her erfolgen.



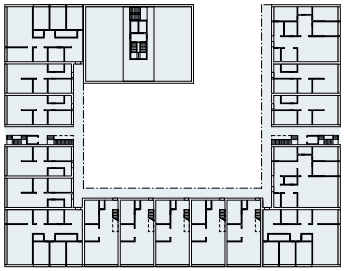

Überregionale Hauptstrassen
Quartierstrassen/Hauptstrasen
Fuss- und Velowege
Parkgaragen



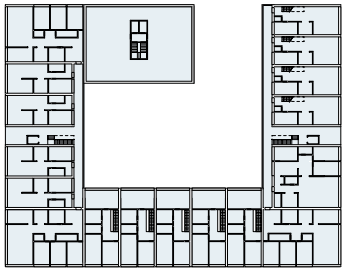
Verkehrsplan
Studienauftrag, Bellevue Kreuzlingen Schlussabgabe 30.10.2006
1 2 3 4
ryf scherrer ruckstuhl architekten sia



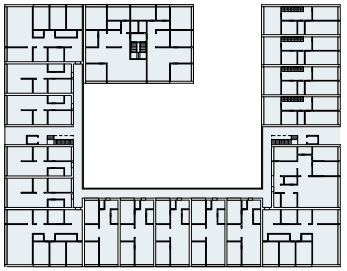
Schnitt, Ost-West



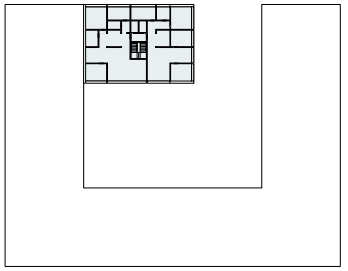
Erdgeschoss, Wohnen und Dienstleistung
**Baufeld 1**



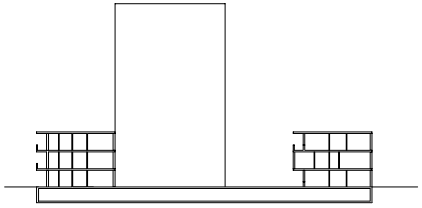
1. Obergeschoss, Wohnen und Dienstleistung



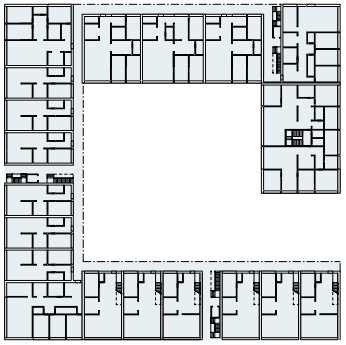
2. Obergeschoss, Wohnen



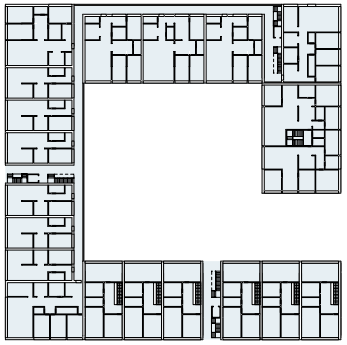
3.-9. Obergeschoss, Wohnen



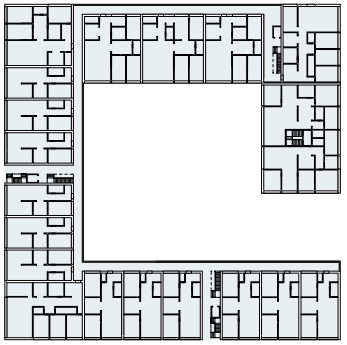
Schnitt, Nord-Süd



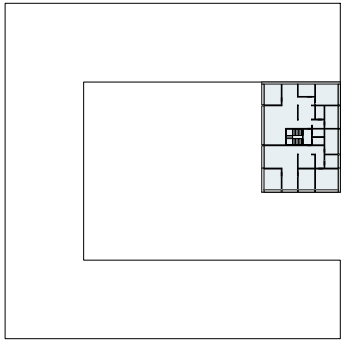
Erdgeschoss, Wohnen
**Baufeld 2**



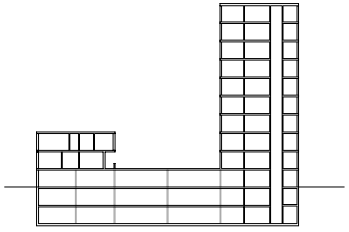
1. Obergeschoss, Wohnen



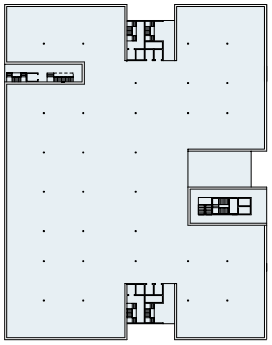
2. Obergeschoss, Wohnen



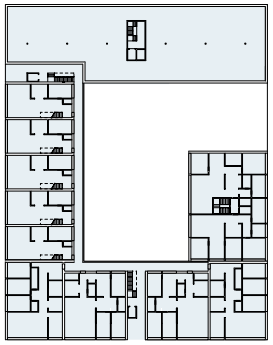
3.-9. Obergeschoss, Wohnen



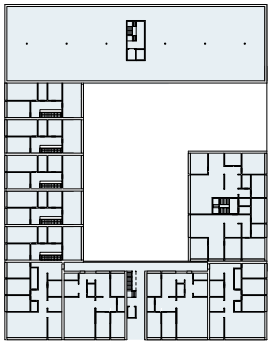
Schnitt, Ost-West



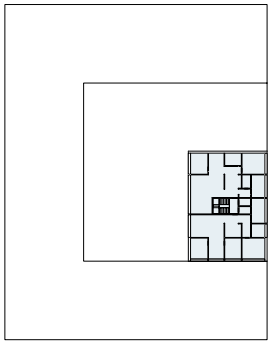
Ladengeschoss
**Baufeld 3**



1. Obergeschoss, Wohnen und Dienstleistung



2. Obergeschoss, Wohnen und Dienstleistung



3.-9. Obergeschoss, Wohnen

### Nutzungsvielfalt

Mit dem gewählten Bautypus „Turm mit Kragen" können vielfältige Nutzungen individuell dem Interesse und der Marktsituation angepasst werden. Die Situation des Areals und die bestehende Erschliessung legen folgende Nutzungsverteilung nahe: Im Innern des Areals (Baufeld 1 und 2) ist mehrheitlich Wohnnutzung sinnvoll, am Rand: Ecke Hauptstrasse/Brückenstrasse (Baufeld 3), kann der Bautypus so verändert werden, dass der Hof erdgeschossig mit einer Ladennutzung gefüllt werden kann, die darüber liegenden Geschosse sowohl für Wohnen als auch für Dienstleistungen bestens geeignet sind.

### Gebäudestruktur

Die Gebäudestruktur lässt verschiedenartige Wohnungen, Dienstleistungen und Ladennutzungen zu. Die Erschliessungsfläche im Erdgeschoss erfolgt aus dem Hof heraus. Aus- und Durchgänge verflechten die Höfe mit den Parkwegen.

### Wohnungen

Lage und Art im Gebäude
Je nach Lage im Areal und der Himmels Ausrichtung werden die Wohnungen innerhalb der Gebäudegeometrie entsprechend angepasst. Die Art der Wohnungen richtet sich nach der Nachfrage. Es sind ebenso gut kleine wie grosse Wohnungen möglich als auch Maisonetten oder Geschosswohnungen.

Türme
Die Türme werden mit einem Lift-/Treppenkern erschlossen. 2-3 Wohnungen können auf einem Geschoss angeordnet werden. Die Wohnungen sind so angeordnet dass mindestens zwei meistens aber drei Himmelsrichtungen vorherrschen. Die Wohnungen in den Türmen profitieren von der überragenden Aussicht über Kreuzlingen, Konstanz und den Bodensee Richtung Alpen. Die Exklusivität der Lage, die Aussicht und eine möglichst grosszügige Grundrissdisposition lassen die Erstellung von Wohnungen im oberen Preissegment zu.

Kragen
Im Hof des dreigeschossigen Kragens liegen die Zugangsflächen für die Wohnungen. Den Wohnungen parkseitig vorgelagert vermittelt eine Gartenzone der Erdgeschosswohnungen den Übergang von privatem Raum und öffentlichem Park. Die Wohnungen sind mehrheitlich gross als Familienwohnungen im Typ der Etagenwohnung oder als Maisonetten ausgebildet. Die Feinerschliessung des Baukörpers erfolgt im 2. Obergeschoss mittels Laubengang und Treppenhäuser.

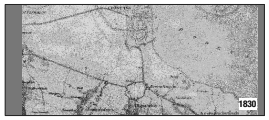
### Dienstleistungen

Im Projekt vorgesehen sind eher geringe Flächen der Dienstleistung. Im Baufeld 3 Ecke Hauptstrasse/Brückenstrasse sind auf zwei Geschosse im Kragen Büros vorgesehen. Bei Bedarf kann im Turm und je nach Grösse im Kragen anstelle der Wohnungen ein Hotel entstehen.

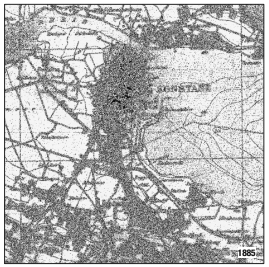
Läden

Im Baufeld 3 Ecke Hauptstrasse/Brückenstrasse ist im Erdgeschoss eine Ladenzone vorgesehen. Der Hof wird überdeckt und kann als Fläche unterteilt oder als Grossverteiler angeboten werden. Der Hauptzugang erfolgt aus der Hauptstrasse. Der Laden liegt damit in unmittelbarer Nähe zu Konstanz.

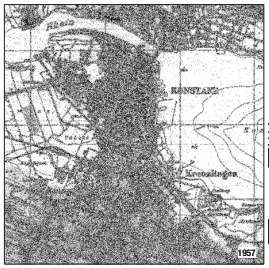
1:500



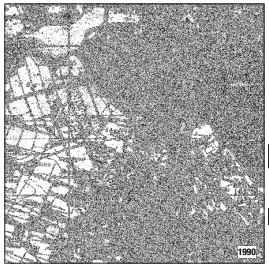

Die Karte zeigt Konstanz als bewehrte und festumschriebene Stadt. Auf Schweizer Seite sind die umliegenden Dörfer und Weiler in abgerückter Distanz zur Stadt und entlang der Moräneflanke angesiedelt. Kreuzlingen besteht hauptsächlich aus dem Kloster. Kleine angrenzende Dörfer wie Kurzenrickenbach, Egelshofen und Emmishofen bestimmen das südliche Siedlungsgebiet in parallel zum See verlaufender Achse. Die wichtige Verbindungsstrasse Kreuzlingen-Konstanz ist frei von Bauten und Siedlungen.




Mit Einführung der Eisenbahn werden die bestehenden Verkehrsachsen ausgebaut und gestärkt. In Ost-West Richtung ist auf Schweizer Seite die lineare Entwicklung vorgezeichnet, in Nord-Süd Richtung wird die Schweiz mit Deutschland über Konstanz als Knotenpunkt verbunden. Die Schleifung der Befestigungsanlagen von Konstanz ermöglicht ein allmähliches Ausdehnen dieser Stadt und auf Schweizer Seite ein Anknüpfen an das Siedlungszentrum. Klar ersichtlich ist die lineare Ansiedlung entlang der Verbindungsstrasse Kreuzlingen-Konstanz. Dies führt zu einer Stärkung des Ortes Kreuzlingn als Strassendorf. Das Areal Bellevue wird mit der psychiatrischen Klinik Bellevue besetzt.




Bedingt durch die beiden zwischenzeitlichen Weltkriege und die wirtschaftliche Mächtigkeit Deutschlands sind die beiden Siedlungsräume in Nord-Süd Richtung (Deutschland / Schweiz) unterschiedlich stark entwickelt. Konstanz richtet sich wirtschaftlich (Bauten für Industrie und Gewerbe) klar nach Norden aus und erweitert die Stadt mit Wohngebieten nach Westen. Kreuzlingen stärkt den Anschluss an die Stadt Konstanz, verdichtet sich etwas zurückgezogen flächig um die südliche Hauptstrasse. Gut sichtbar sind Ansammlungen von Siedlungsbauten quasi als Vorstadt vor den Toren Konstanz - dies auch auf Schweizer Seite. Die Eisenbahn und die Klinikanlage Bellevue verhindert eine direkte bauliche Anbindung Kreuzlingen an den Stadtkörper Konstanz.




Die Siedlungsentwicklung zeigt ein klares Bild der Konsolidierung von Zentrums-Stadt Konstanz und vorstädtischen Siedlungsräumen nach Norden (in Deutschland Konstanz Nord) und nach Süden (Kreuzlingen in der Schweiz). Die klare Trennung der nördlichen Vorstadt Konstanz zum eigentlichen Zentrum ist bedingt durch den Flussraum Rhein. Auf südlicher Seite hin ist eine latente Trennung durch den Eisenbahneinschnitt und das dünn bebaute, mit einem Park bestandene Areal Bellevue zu erkennen. Die Ausweitung von Kreuzlingen erfolgt nach Süden vorwiegend mit Wohnbauten und nach Osten mit einer eigentlichen Zone für Industrie und Gewerbe.

1:2000

Schwarzplan
Studienauftrag, Bellevue Kreuzlingen Schlussabgabe 30.10.2006

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|

ryf scherrer ruckstuhl architekten sia