
Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Nelson-Mandela-Platz

Auslober Stadt Nürnberg

AUSLOBUNGSTEXT

Nürnberg



Wettbewerbsaufgabe

II.1. Anlass und Ziel des Wettbewerbes

Der Bereich südlich des Nürnberger Hauptbahnhofes, der Nelson-Mandela-Platz, befindet sich in einem unbefriedigenden Zustand. Funktionell ist er jedoch ein Hauptverknüpfungspunkt der Südstadt zur Altstadt über einen Verbindungsweg im Bahnhofsbereich.

Dass er eine Aufwertung erfahren muss, ist der Stadt seit langem ein Anliegen.

Bereits am 13. Juli 2006 wurde deswegen im Stadtplanungsausschuss die Entwicklung des Nelson-Mandela-Platzes festgelegt. Der Umgang mit den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an den Platz stellt in städtebaulicher Hinsicht eine Herausforderung dar.

Erforderlich ist ein ordnendes, die Funktionen und Ansprüche berücksichtigendes Entwicklungskonzept für den gesamten Platz.

Die Grundlage einer Gestaltungsplanung sind planerische Rahmenbedingungen in Verbindung mit in Konsens vereinbarten Vorgaben aus der Politik und aus Bürgerwünschen hinsichtlich seiner späteren Funktionalität und seines Charakters.

Der Wettbewerb soll durch Gestaltungsstudien einschließlich der gesamten physischen Struktur eine optimale Lösung für den Platz bringen, die im Rahmen der gegebenen Zwangspunkte Möglichkeiten für eine angemessene Platzgestaltung aufzeigt und die Basis für den Umbau liefern.

Die Gestaltung soll der Funktion des Platzes im Stadtgefüge gerecht werden und eine adäquate Grünausstattung beinhalten.

II.2. Wettbewerbsgebiet

2.1. Lage und Größe

Das Wettbewerbsgebiet liegt südlich des Nürnberger Hauptbahnhofes zwischen der Pillenreuther Straße und dem Südstadtpark im Westen, im Anschluss an die Allersberger Straße/ die Straße Hinterm Bahnhof im Osten und südlich angrenzenden bzw. den Platz tangierenden Quartierserschließungsstraßen.

Es umfasst eine Größe von ca. 15.700 qm.

Teil des Wettbewerbsgebietes ist auch der Vorplatz zu einem künftigen Ostdurchstich des Hauptbahnhofes, für den konzeptionelle Ansätze erarbeitet werden sollen.

2.2. Entwicklung des Platzes

Der Nelson-Mandela-Platz befindet sich in einem desolaten Zustand.

Ein 1987/ 88 durchgeführter städtebaulicher Ideenwettbewerb für das gesamte Areal südlich der Gleisanlagen der Bahn zwischen Allersberger Straße, Tafelfeldstraße, Bogenstraße, Peter-Henlein-Straße und Galgenhofstraße sollte Lösungen für die Behebung der hier vorhandenen städtebaulichen Mängel finden. Die Ergebnisse wurden im Bebauungsplan Nr.4217 planungsrechtlich gesichert. Der westlich an den Nelson-Mandela-Platz angrenzende Bereich ist den Bebauungsplanzielen entsprechend zum Südstadtpark ausgebaut.

Da für das auf dem Nelson-Mandela-Platz festgesetzte Gebäude mittelfristig jedoch kein Investor in Sicht ist, soll eine Planung ohne Gebäudekomplex entwickelt werden, die das „Provisorium“ zu einem „echten“ Platz werden lässt.

In der letzten Zeit hatte der Platz die Funktion eines provisorischen Busbahnhofes. Die Vorstellungen, in welche Richtung er sich entwickeln soll, differierten stark. Deshalb wurden

in einem gemeinsamen Workshop mit politischen Vertretern der Stadt und mit Bürgern ergänzend zu den ermittelten Planungsrahmenbedingungen die funktionalen Ziele einer späteren Platzgestaltung für das „Eingangstor zur Südstadt“ fixiert.

2.3. Heutige Nutzung des Platzes

Der Nelson-Mandela-Platz ist in seiner heutigen Gestalt und Nutzung nicht als Platzeinheit wahrnehmbar und erlebbar. Er besteht aus einer Vielzahl von aneinandergefügten Einzelnutzungen.

Im Westen verläuft die Pillenreuther Straße, für die es einen Planfeststellungsbeschluss gibt dort eine Straßenbahnlinie zu schaffen. Hier befindet sich im Kreuzungsbereich, dem Celtisplatz, nördlich an der Einbahnstraße Hinterm Bahnhof ein großer ungeordneter Fahrradabstellplatz und gastronomische Außenbestuhlung. Südlich davon existieren ein kleiner Parkplatz und eine Zufahrtstraße zur Hotelandienung. Unter dem Celtisplatz ist die U-Bahntrasse der Linie 1 verortet.

Der Großteil der Fläche nimmt ein gebührenpflichtiger Parkplatz ein, der an dessen Südseite von der Galgenhofstraße und Ostseite vom Hummelsteiner Weg tangiert wird.

Die derzeit direkt entlang der Gleisanlagen der DB geführte Straße Hinterm Bahnhof trennt den südlichen Bahnhofszugang/ -ausgang von der Hauptplatzfläche ab. Ebenso zerschneidet der Hummelsteiner Weg die Platzfläche.

Freiflächen vor einem Bürogebäude auf der östlichen Platzseite werden zu Parken und für Gastronomie genutzt.

Der Vorplatz zu einem zukünftigen Ostdurchstich zum Hauptbahnhof befindet sich noch im Besitz der DB und wird wie ein Großteil des restlichen Platzes auch als Parkplatz genutzt.

Der Platz verfügt lediglich auf seiner Süd- und Ostseite über eine dominante Raumkante durch Bebauung. Im Westen wird er durch den Südstadtpark als Freifläche „fortgeführt“. Im Norden erstrecken sich die Gleisanlagen der DB entlang des gesamten Platzes.

Verkehr

Der Platz wird von diversen Straßen geprägt.

Die parallel zu den Gleisanlagen verlaufende Straße Hinterm Bahnhof ist derzeit noch eine z. T. zweispurige Einbahnstraße Richtung Allersberger Straße.

Der Hummelsteiner Weg hat Quartierserschließungsfunktion. Die Galgenhofstraße mit ihren Anwohnerparkplätzen ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand.

Der Hauptbahnhof und damit ein umfangreiches ÖPNV Angebot können fußläufig über den Westtunnel des Bahnhofes erreicht werden.

Das Rad- und Fußwegenetz ist grundsätzlich unzureichend und verbesserungsfähig. Für Fahrräder sind nur ungenügende Abstellmöglichkeiten vorhanden.

Parkmöglichkeiten für PKW stehen jedoch in mehr als ausreichender Anzahl zur Verfügung, was verschiedene Erhebungen zu Verteilung und Quelle/Ziel des ruhenden Verkehrs ergaben.

Insgesamt werden von den 201 Stellplätzen 135 Parkplätze auf dem Platz zeitlich eingeschränkt und gebührenpflichtig, 9 für Bewohner zeitlich eingeschränkt und 11 für Taxis bzw. Behinderte angeboten. Die restlichen 46 Stellplätze sind frei verfügbar.

Die Parkplätze werden tagsüber überwiegend zum Kurzzeitparken genutzt und in den Abendstunden zum Parken, um das Freizeitangebot in der nahegelegenen Innenstadt wahrnehmen zu können. Lediglich die Galgenhofstraße wird von Anwohnern genutzt.

Die Gesamtauslastung aller Parkplätze betrug morgens 26 %, tagsüber 42 % und abends 63 %.

Bahnbedingten Kurzzeitparkern steht auch das P+R-Parkhaus auf der Nordseite des Hauptbahnhofs mit niedrigen Gebühren zur Verfügung, das noch ausreichend Reserven hat.

Grün

Der Nelson-Mandela-Platz verfügt über keine nennenswerte Grünausstattung. Im Bereich des Parkplatzes am Celtisplatz stehen einige Bäume ebenso entlang des Bürogebäudes auf der Ostseite. Hier ist auch eine kleine begrünte Fläche, die als Feuerwehrlösungszone benötigt wird.

Sonstige Nutzungen -Gastronomie

An allen Platzrändern haben sich gastronomische Einrichtungen etabliert, die auf dem Platz im Moment zur Verfügung stehende Restflächen für ihrer Außenbestuhlung nutzen.

II.3. Forderungen des Auslobers

3.1. Allgemeine Anforderungen

Im Rahmen des Planungsprozesses für den Nelson-Mandela-Platz wurde im Mai 2007 die erste Phase des zweiteiligen Workshops zur Platzgestaltung durchgeführt. Hier wurden von den Fraktionen grob deren politische Zielvorstellungen aufeinander abgestimmt, um für die zweite Workshop- Phase bereits einen Orientierungsrahmen zu haben.

Bei der zweiten Workshop- Phase, der „Ideenwerkstatt“, die im Juni 2007 in der Schule Hummelsteiner Weg zusammen mit Vertretern des Meinungsträgerkreises „Forum Soziale Stadt“, des Arbeitskreises „Grüne Bänder“ ebenso wie mit Anwohnern, Gewerbetreibenden und interessierten Bürger und gemeinsam mit Stadträtinnen und Stadträten stattfand, wurde von den insgesamt ca. 80 Teilnehmern die Bandbreite einer möglichen Platzentwicklung ausgelotet.

In einem ersten Schritt konnten dabei von allen Teilnehmern thematisch gegliedert, individuelle Wünsche, Ziele und Ansprüche an den Platz geäußert werden. Die Beteiligten diskutierten anschließend über die eingebrachten Vorschläge und gaben eine gemeinsame, zusammenfassende Bewertung zu jedem Thema ab.

Im Anschluss wurden nachmittags verschiedene Planungsszenarien in vier Arbeitsgruppen mit der fachlichen Beratung durch die Verwaltung vier Planungsvarianten für den Nelson-Mandela-Platz erarbeitet.

Trotz unterschiedlicher Planungsansätze konnten in den Planungen viele kongruente Ziele und Planungsschwerpunkte festgestellt werden, die auf Grund ihrer Qualität und des Realitätsbezuges einen konkreten Planungsrahmen und eine gute Basis für die Weiterentwicklung des Platzes liefern. Alle diese Aspekte wurden in fachlicher Hinsicht aufgearbeitet und hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit untersucht.

Alle diese grundsätzlichen Aspekte zum Platzcharakter, Gestaltungsanspruch, Nutzungsgemeinde und Verkehrsfunktion sind gleichwertig neben anderen detaillierten fachlichen Rahmenbedingungen zu beachten. Der Entwurf ist entsprechend darauf auszurichten.

3.2. Forderungen im Einzelnen

3.2.1 Funktionale Vorgaben aus dem Workshop / Qualität öffentlicher Raum

Platzcharakter:	<p>Der Platz soll mehr Aufenthaltsqualität erhalten und als Einheit erlebbar werden.</p> <p>Aufgabe ist die Schaffung eines multifunktionalen Platzes für Anwohner aber auch Bahnkunden, nicht eine reine Fortsetzung des Südstadtparkes.</p> <p>Besonderer Anspruch besteht hinsichtlich der optischen Aufwertung der nördlichen Platzkante, der „Bahnhofsfassade“, und der Abwicklung der notwendigen Funktionen.</p>
Verkehrsführung:	<p>Die Straße „Hinterm Bahnhof“ ist mehr vom Bahnhof abzusetzen, sodass genügend Platz für Gastronomieaußenbestuhlung und ein angemessenes Bahnhofsentree entstehen.</p> <p>Der Hummelsteiner Weg kann als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet werden, grundsätzlich also in die Platzgestaltung (Pflasterung) einbezogen werden.</p> <p>Die Qualität der Wegebeziehungen für Fußgänger ist zu verbessern. Die Straßenplanung sollte dem Rechnung tragen.</p>
Parken:	<p>Bis zu 70 Stellplätze (auf dem ganzen Platz <u>mit Vorplatz</u> Ostdurchstich) können zugelassen werden. Taxis und K+R- Plätze sind erforderlich. Die Stellflächen insgesamt müssen sich der Gesamtgestaltung unterordnen.</p>
Fahrräder:	<p>Es sollen ein in Ost-West-Richtung durchgängiger Radweg und eine ausreichende Anzahl (ca. 500 Stck.) von überdachten platzsparend angeordneten Abstellplätzen, auf mehrere Standorte südlich der Gleise in Nähe des bestehenden Bahnhofssüdausganges und beim zukünftigen „Ostdurchstich“ verteilt, geschaffen werden.</p>
Grünflächen:	<p>Die Begrünung des Platzes ist ein wesentliches Ziel. Der Kernbereich soll ein „grüner Platz“ mit Bäumen werden, der gut genutzt werden kann, ggf. mit einem Kunstwerk oder Brunnen.</p>
Gastronomie:	<p>Die Flächennutzbarkeit für Gastronomie muss verbessert werden, aber es darf keine zusätzliche Lärmbelastung für Anwohner entstehen.</p>

3.2.2 Verkehr

Der Verkehrsausschuss hat die Straßenbahn in der Pillenreuther Straße beschlossen. Mit Bescheid der Regierung von Mittelfranken vom 17.10.2008 wurden sie planfestgestellt. Deshalb ist dieser Zwangspunkt bei der Planung des Nelson-Mandela-Platzes zu berücksichtigen.

Der beiliegende Plan Nr. 2.1261.2.5 des Verkehrsplanungsamtes im Maßstab 1:500 mit AfV-Beschluss vom 23.06.2005 und letzter Änderung vom 24.06.2008 stellt die Pillenreuther Straße mit Straßenbahn dar.

Die Straße Hinterm Bahnhof muss zwingend durch den Bau der Straßenbahnlinie bedingt eine Zweirichtungsverkehrsregelung erhalten. Bzgl. ihrer Lage besteht Gestaltungsspielraum.

Der Hummelsteiner Weg ist zu belassen, da sein Wegfall zu Lasten anderer Straßen gehen würde, welche mit massiven Verkehrsmehrbelastungen leben müssten, was nicht vermittelbar ist und nur wenig Platzfläche dadurch gewonnen wäre.

Gestaltungsmöglichkeiten bestehen im Platzbereich hinsichtlich seiner Lage, seiner Oberflächenausprägung, Bepflanzung und der Integration in die Platzfläche.

Auf eine sinnvolle Führung von Fahrrad-/ Fußgängerströmen ist zu achten.

Die Möglichkeit eines funktionierenden Schienenersatzverkehrs im Notfall ist in die Überlegungen einzubeziehen.

3.2.3 Grün

Vorhandene Bäume sind - wenn möglich - sinnvoll zu integrieren.

Bei einer Beseitigung von Bäumen muss entsprechend der Baumschutzverordnung der Stadt Nürnberg für adäquaten Ersatz im Planungsgebiet gesorgt werden.

Von den vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen sind bei Baumpflanzungen bestimmte Abstände einzuhalten, die den „Richtlinien für die Unterbringung von Bäumen und Leitungen im öffentlichen Straßenraum“ zu entnehmen sind.

Die im Platzbereich verlegten Versorgungsleitungen werden eine beträchtliche Anzahl an Baumpflanzungen unmöglich machen. Die Hauptleitungstrassen sind dabei zu erhalten. Darüber hinaus ist eine Abwägung zu treffen.

Trotz der Vielzahl von einschränkenden Bedingungen wird von den Wettbewerbsteilnehmern ein schlüssiges Begrünungskonzept erwartet.

In diesem Zusammenhang sollte der ganze Platz als Eingangstor zur Südstadt betrachtet werden. Es geht darum den Platz für Jung und Alt attraktiver zu gestalten, die Aufenthaltsqualität zu verbessern, aber auch Wegebeziehungen zu verbessern.

3.2.4 Vorplatz Ostdurchstich/ DB Gelände

Die Öffnung des Osttunnels und die damit verbundene Umgestaltung der Vorfläche sind als ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtkonzeptes des Nelson-Mandela-Platzes zu betrachten.

Aus verkehrlicher Sicht muss die Tunnelöffnung ihre Fortführung in einem 3,5 m breiten Fuß-/ Radweg Richtung Allersberger Straße finden, welcher zwischen dem DB Regio Gebäude und dem ehemaligen Heizhaus liegen wird. Außerdem sind über einen Teil der Platzfläche ein DB Grundstück bzw. die Gleisanlagen zu erschließen. Ggf. können beide Funktionalitäten kombiniert werden.

Der Vorplatz hat aber aus städtebaulicher Sicht auch eine Verbesserung der Erschließung des Wohnquartiers Südstadt zu leisten.

In dem beiliegenden Gestaltungskonzept des Stadtplanungsamtes von 2003 sind die für den Ostdurchstich notwendigen Maßnahmen farblich eingetragen, die bei einer Vorplatzgestaltung zwingend zu berücksichtigen sind. Alle anderen Flächen unterliegen der Planungsfreiheit.

3.2.5 Sonstige Nutzungsvorgaben

Hotel Merkur

Die angemessene Andienung des ansässigen Hotels - auch mit Busverkehr - ist sicher zu stellen.

Feuerwehruzufahrten

Die notwendigen Zufahrtszonen und Aufstellflächen für die Feuerwehr müssen –abhängig vom Entwurfskonzept– freigehalten werden, die aus dem Merkblatt „Flächen für die Feuerwehr“ ersichtlich sind. Die Aufstellflächen sind von allen für den öffentlichen Verkehr befahrbaren Straßenflächen anzubinden.

Gastronomie

Freiflächen für Außenbestuhlung sind zu schaffen.

III. Beurteilungskriterien

(zu Ziffer 5.1.5 GRW)

Folgende Kriterien sind für den Auftraggeber von Bedeutung:

- Stadtgestalt
- Städtebau/ Freiraum
- Verkehr
- Realisierbarkeit
- Einordnung in das städtebauliche Gesamtbild
- Grünkonzept
- Einheitliches Erscheinungsbild der Oberflächengestaltung
- Platzbildung (3. Dimension)

Alle zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten werden anhand der in der Wettbewerbsaufgabe (Teil II der Auslobung) beschriebenen städtebaulichen, nutzungsspezifischen und verkehrlichen Zielsetzungen/ Rahmenbedingungen gleichartig beurteilt, wobei der Gesichtspunkt der Funktionalität gleichgewichtig mit dem Gesichtspunkt der Gestaltung sowie der Realisierbarkeit (Wirtschaftlichkeit/Kosten inkl. Unterhalt) gewertet wird.

(Kriterien werden in der Preisrichtervorbesprechung festgelegt)

Im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen soll das Konzept auch noch Spielraum für notwendige Veränderungen beinhalten.

Anhang

(Der Anhang wird später weitere Bilder und Pläne und die Verfassererklärung enthalten)