Nelson-Mandela-Platz

Offenes Büro und weiteres Vorgehen

Auszug aus Preisgerichtsprotokoll zu den prämierten Wettbewerbsarbeiten (1.-4. Preis):

1.Preis - huttereimann, Berlin

Die Arbeit spannt einen homogenen Belagsteppich über den gesamten Platzbereich. Nach einer angemessenen dimensionierten Vorzone entlang der Bahnhofsfassade, wird die Fahrspur der Straße hinter dem Bahnhof nur in Profilierung abgesetzt. Sie fügt sich aber sonst in das Gesamtbild ein. Prägendes und bestimmendes Element des Entwurfs ist ein großes rechteckiges Baumdach aus blühenden Vogelkirschen in der Raummitte.

Dieses Baumdach tritt in spannenden Dialog mit der „Bühne“ einer elegant eingelegten horizontalen Fläche. Als Quartiersplatz wird diese Idee die Aufenthaltsqualität, insbesondere auch durch die beiden Wasserelemente, deutlich steigern.

Drittes bindendes Element ist das zurückhaltende Vordach entlang der Bahnhofskante, das auch die Fahrradstation einbezieht.

Unter dem großen Baumdach werden geschickt in den Randbereichen Stellplätze und Fahrräder integriert. Auf der Westseite des Baumdaches bildet ein weiterer überdachter Fahrradstellplatz einen räumlichen Abschluss. Die Situierung von Kfz-Stellplätzen auf der offenen Platzfläche überzeugt hier nicht. Alternativ ließen sich diese oder zusätzliche Stellplätze im östlichen Bereich anordnen.

Die erforderliche Verschwenkung der Einmündung der Straße hinter dem Bahnhof in die Pillenreuther Straße um die geforderten 3 Meter stellt das stimmige Konzept des Entwurfs nicht in Frage.

Die Baumstellung ist in Randbereichen nicht auf die bestehenden Sparten abgestimmt und muss entsprechend abgestimmt werden. Die Übergänge des Platzbelages in die angrenzenden Straßen sind noch nicht überzeugend gelöst.

Insgesamt zeigt die Arbeit einen gestalterisch sehr überzeugenden Beitrag zur Aufgabe.

2.Preis - gh land grabner + huber

Die Arbeit 1020 bietet eine zweispurige Erschließungsstraße im nördlichen Teil des Platzes an, der eine großzügige Fläche für den Südbereich eröffnet. Die etwas knapp bemessene Fläche vor dem Bahnhof wird in gleicher Boden- und Bauqualität belegt wie der südliche Bereich. Dies ergibt ein einheitliches Grundgestaltungselement des Nelson-Mandela-Platzes. Die freie Aufstellung der Bäume suggeriert eine flexible Nutzfläche.

Die Möblierung und die gerasterten Stellplätze korrelieren nicht mit dieser Erwartung.

Die verkehrliche Erschließung des Platzes erfolgt über den Hummelsteiner Weg und bindet die 67 Stellplätze an das Verkehrsnetz an. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen kann nur über eine Shared Space Lösung zu Lasten der Fußgänger gelöst werden. Die Radwegführung ist nicht erkennbar.

Der Entwurf reagiert auf die Spartenverlegung flexibel durch die unregelmäßige Baumverteilung.

Der dichte Baumbestand stellt eine gelungene Fortführung des Südstadtparks dar. Eine regelmäßige Ausrichtung erscheint erforderlich.

Die Lage der Fahrradstellplätze sowie deren Dimension werden kritisch gesehen. Die funktionale Anbindung an den Bahnhof erfordert ein (kritisches) Überqueren der Fahrbahn. Die Wirkung der Sichtbarriere vom Bahnhof auf den Platz ist nicht optimal.

Die Spange zum Bahnhof im nördlichen Teil ist mit seiner Nutzung (Außenbestuhlung Cafe) funktional gut an den Fahrradpavillon und den Osttunneldurchstich angebunden. Der Endpunkt auf dem DB-Gelände ist unbefriedigend gelöst. Das Entwurfskonzept wäre besser hier weitergeführt worden.

Die Möblierung ist einfach aber funktionell und bringt den Entwurf in einen mittleren wirtschaftlichen Bereich.

Die Vorfahrt zum Hotel ist gewährleistet. Die Anbindung des Bahnhofs über zwei Fußgängerüberwege ist eine einfache und effektive Lösung. Insgesamt stellt die Arbeit einen sehr eigenständigen Entwurfsansatz dar, der aber den Beweis der Flexibilität und der einvernehmlichen Nutzungsmischung offen lässt.

3.Preis - Prof. Gernot Schulz

Die Verfasser schlagen eine neue räumliche Ordnung vor mit unterschiedlichen Platzzonen, die auch jeweils eigenständigen Charakter erhalten.

Entlang der Bahn wird eine zweigeschossige bauliche Struktur als neue Raumkante vorgeschlagen mit einer Galerie, die allerdings nur in Teilbereichen genutzt ist. Die Qualität dieser neuen Platzwand wird allerdings durch die Gestaltung der Fassade und die Bäume gemindert. Sie ist kostenintensiv und daher in der angestrebten Durchgängigkeit schwierig zu realisieren.

Der Entwurf orientiert sich an der historischen Stadtstruktur und leitet auch seine Gestaltungselemente aus der Historie ab.

Es erfolgt eine klare Zonierung in das begrünte Bahnhofsvorfeld, das wohl als Fortsetzung des Südstadtparkes gedacht ist und nicht überzeugen kann, und eine zusammenhängende Freifläche im Süden, die in Korrespondenz zur Bebauung als offene Platzfläche mit historischen Zitaten und als geschützte, baumüberstellte Grünfläche ausgebildet wird.

Es entsteht eine gut proportionierte und nutzbare Grünfläche. Das umlaufende Beet mit Sitzkante überzeugt, lässt aber einen erhöhten Aufwand im Unterhalt erwarten.

Die im Plan dargestellte Vorfahrt vor dem Hotel erscheint mit der dargestellten Gestaltung und Nutzung für Busse unvereinbar. Eine durchgängige Radwegeverbindung in Ost-West-Richtung ist nicht dargestellt.

Es gelingt den Verfassern, das Konzept unterschiedlicher Platzräume konsequent zu formulieren, die Situierung von Grünflächen am Bahnhofsvorfeld ist allerdings nicht angemessen.

4.Preis - Prof. Rainer Schmidt

Die Arbeit zeigt eine klare Auffassung zur Aufgabenstellung. Mit einer einheitlichen Sprache schafft sie die Ansprüche nach Grün, nach einem Stadtteilplatz, nach Parkplätzen und nach einer Vorzone zum Bahnhof elegant zu lösen.

Die Funktionen und Gestaltungselemente, insbesondere Grün und Versiegelung stehen in einem guten Verhältnis zueinander und ergeben einen harmonischen Platz.

Die verkehrlichen Anforderungen sind richtig gelöst: Die Anbindung an die Pillenreuther Straße, die Busvorfahrt zum Hotel.

Gelungen ist die Anordnung der Stellplätze als Senkrechtparker nördlich der Straße deren Ausgestaltung im Detail noch festgelegt werden muss. Sie sind dem Bahnhof zugeordnet, funktionell und zugleich platzsparend. Die Vorzone hat eine angenehme Breite und trägt mit bei zur Grünvernetzung mit dem Südstadtpark. Sie ist zurückhaltend gestaltet, die Bäume bieten den Sitzplätzen eine angenehme Beschattung.

Die Straße hinter dem Bahnhof könnte in ihrer Breite etwas reduziert werden. Etwas wenig ausgeprägt dargestellt ist die Radverbindung, ebenso sind die Fahrradstände an der Südseite des Bahnhofs und deren Ausbildung nicht detailliert dargestellt.

Auffallend ist die alternative Lösung zur Anbindung des Hummelsteiner Weges über die Comeniusstraße an die Straße hinter dem Bahnhof, wodurch sich eine neue Qualität der Vorzone vor dem Efko- Gebäude ergibt.

Das prägende Element des Platzes bildet das Rasenparterre, das sich harmonisch in den Städtebau einfügt. Die Absenkung zentriert dieses Parterre und verleiht dem Platz Ruhe und einen intimen Charakter. Die starren Wege erscheinen formal aufgesetzt.

Unverständlich ist die hohe berankte Pergola, auf die verzichtet werden könnte.

In der Abfolge der Grünräume entlang der Bahn bildet die Arbeit eine gute Ergänzung in Gestalt und Funktion. Insgesamt ist diese Arbeit sehr gut umsetzbar.