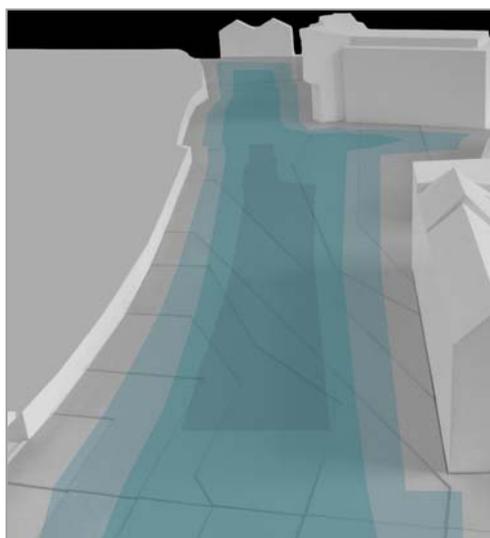


JURYSITZUNG 2010

Nelson – Mandela – Platz



**Ergebnisprotokoll
der Jurysitzung
am 06.12.2010**

Stadt Nürnberg

Nürnberg



Nelson-Mandela-Platz

Ergebnisprotokoll der Jurysitzung

am Montag, den 06. Dezember 2010

in der Aula des Baumeisterhauses,
Bauhof 9,
90402 Nürnberg

Nürnberg



Begrüßung

Herr Baureferent Wolfgang Baumann begrüßt am 06.12.2010 um 9.30 Uhr die anwesenden Preisrichter und bedankt sich dafür, dass so viele seiner Einladung gefolgt sind. Er weist auf die Bedeutung hin, die der Nelson-Mandela-Platz für Nürnberg hat, und ist erfreut darüber, dass sich die Öffentlichkeit intensiv an der Diskussion um dessen Gestaltung beteiligt hat.

Einführung

Herr Baumann führt kurz in das Thema ein.

Nach der Preisgerichtsjury im Dezember 2009 wurden alle Wettbewerbsarbeiten öffentlich ausgestellt. Damals stellte die Jury fest, dass alle vier der mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten das Potential einer qualitätvollen Umsetzung besitzen.

Die vier Preisträger wurden daraufhin zu einem zweitägigen öffentlichen Workshop unter dem Titel „Offenes Büro“ nach Nürnberg eingeladen.

Präsentiert wurden hier die Arbeiten von:

- Hutterreimann Landschaftsarchitektur, Stefan Reimann, Barbara Hutter, Berlin
- gh land grabner + huber landschaftsarchitekten, Doris Grabner, Jürgen Huber, Freising
- Prof. Gernot Schulz, Köln mit club L94, Köln
- Prof. Rainer Schmidt Landschaftsarchitekt, München

Der Workshop fand am 25./ 26. Juni 2010 in der Turnhalle Schule Hummelsteiner Weg statt. Am 25. Juni hatten dort die Preisträger die Möglichkeit bei einem Vortrag, sich und ihre Arbeit der Öffentlichkeit vorzustellen. Am 26. Juni konnten Bürger, Politik und Verwaltung mit den Büros in einem „Offenen Büro“ über die Entwürfe diskutieren und sich über eine Weiterentwicklung der Arbeiten auszutauschen.

Parallel dazu wurden die Entwürfe von den zuständigen Fachdienststellen hinsichtlich derer fachspezifischen Themen beurteilt.

Nach dem Workshop hatten die Teilnehmer nochmals sechs Wochen Gelegenheit, die Entwürfe auf Basis der Stellungnahmen der Verwaltung und der Anregungen der Bürger zu überarbeiten und die Ergebnisse der Stadt Nürnberg zuzusenden.

Alle vier Teams waren aufgefordert ihre Arbeiten hinsichtlich folgender Themenschwerpunkte zu überprüfen:

- Verkehrsorganisation/-führung
(Multifunktionsflächen/ Kurvenradien/ Erschließung z. B. des Hotel, des Quartiers/ Durchgangsverkehr)
- Grünausstattung (Art, Reinigung, Unterhalt)
- Bodenbelagswahl (Schwerlastverkehrseignung, Reinigung, Unterhalt, Winterdienst)
- Ausstattungsgegenstände (Reinigung, Unterhalt)
- Parkplatzorganisation (z. B. zur Gewährleistung des SEV)

Zusätzlich wurden den Büros die verbesserungswürdigen Aspekte aus Sicht der Bürger an die Hand gegeben, welche in der Zusammenfassung zum Offenen Büro dokumentiert wurden, und die die Entwurfsverfasser in ihre Entwurfsmodifikationen einfließen lassen konnten.

Ziel der Sitzung ist es, aus den vier Lösungen die für die Stadt vorteilhafteste auszuwählen und der Stadt Nürnberg zur Weiterentwicklung vorzuschlagen.

Konstituierung der Jury

Herr Baumann bittet Herrn Prof. Schellenberg wieder wie in der Sitzung 2009 den Vorsitz zu übernehmen. Dieser erklärt sich dazu bereit und wird von den anwesenden Preisrichtern einstimmig als Vorsitzender gewählt.

Herr Baumann übergibt das Wort an den Vorsitzenden Herrn Prof. Schellenberg. Dieser prüft die Anwesenheit der Preisrichterinnen und Preisrichter, Sachverständigen, Organisatoren.

Herr Baumann wird die Position von Herrn Förther einnehmen.

Herr Bisch vertritt indessen Herrn Baumann.

Herr Dr. Fleck hat sich für die Jurysitzung entschuldigt. Als Vertreter für Herrn Dr. Fleck wird Herr Schlößl am Preisgericht teilnehmen.

Herr Stadtrat Schönfelder vertritt Frau Stadträtin Soldner.

Frau Stadträtin Seer vertritt Frau Stadträtin Wellhöfer.

Die Vertreterin der DB, Frau Gremer, hat sich entschuldigt.

Frau Lex-Kerfers nimmt ab 11.00 an der Preisgerichtssitzung teil. Vorher wird Frau Meisel ihre Stelle einnehmen.

Damit hat die Jury folgende Zusammensetzung:

Vorsitzender

Herr Prof. Heiko Schellenberg, Architekt, Dresden

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Herr Jürgen Bisch, Architekt, Nürnberg

Prof. Ronald Scherzer-Heidenberger, Architekt, Leipzig

Frau Angela Bezenberger, Landschaftsarchitektin, Darmstadt

Frau Rita Lex-Kerfers, Landschaftsarchitektin, Bockhorn

Prof. Klaus- D. Neumann, Landschaftsarchitekt, München

Herr Josef Weber, Leiter Stadtplanungsamt, Stadt Nürnberg

Ständig anwesende stellvertretende Fachpreisrichterin

Frau Meisel, Stadtplanungsamt, Stadt Nürnberg

Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Herr Wolfgang Baumann, Baureferent, Stadt Nürnberg

Herr Schlößl, Amt für Wohnen und Stadterneuerung, Stadt Nürnberg

Frau Soldner, Vertreterin der SPD-Stadtratsfraktion

Herr Thiel, Vertreter der CSU-Stadtratsfraktion

Frau Seer, Vertreterin der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Herr Ulrich, Vertreter der Ausschussgemeinschaft FDP, FW und ÖdP

Ständig anwesender stellvertretender Sachpreisrichter

Herr Häußler, Regierung von Mittelfranken

Sachverständige Berater ohne Stimmrecht

delegierter Vertreter der Bürger in Form von BV Vorsitzenden Herrn Dr. Helmbrecht

Vorprüfung/ Sachverständige

Stadtplanungsamt, Frau Mühlberger, in Zusammenarbeit

mit dem Verkehrsplanungsamt, SÖR und dem Amt Wohnen und Stadtentwicklung

Protokollführung/ Organisation

Frau Mühlberger und Frau Eckendörfer, Stadtplanungsamt

Herr Prof. Schellenberg bedankt sich für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und fordert alle an der Jurysitzung beteiligten Personen zur vertraulichen Behandlung der Beratungen des Preisgerichtes auf.

Anschließend stellt er die Wettbewerbsaufgabe einschließlich der besonderen Anforderungen in städtebaulicher und freiraumplanerischer Hinsicht dar, da der Nelson-Mandela-Platz eine Doppelrolle (Bahnhofsanbindung und Quartiersplatz) ausfüllen muss.

Er erläutert das Verfahren der Jurysitzung. Die er als eine Fortführung des Preisgerichtes sieht und dessen fachliche Empfehlung die Stadt Nürnberg bei der endgültigen Entscheidungsfindung unterstützen soll. Denn es gilt, aus vier guten Arbeiten die Geeignetste für Nürnberg, auch unter Beachtung der Wünsche der Bürger, auszuwählen.

Er weist daraufhin, dass ein deutliches Votum für den Lösungsansatz die Umsetzung des Projektes in jedem Fall fördern wird.

Vorprüfung

Die Verwaltung hat sich sowohl mit den Originalentwürfen als auch mit den Überarbeitungen auseinandergesetzt und zu den einzelnen Arbeiten fachliche Stellungnahmen verfasst. Die Zusammenfassung der Stellungnahmen der Verwaltung und die vier überarbeiteten Entwürfe mit ihren Veränderungen wurden ebenso wie eine Zusammenfassung des Meinungsbildes aus dem offenen Büro im Vorfeld der Sitzung an die Preisrichter in Form einer kleinen Broschüre verteilt.

Die Vorprüfung erklärt die Handlungsfelder, die die Verwaltung sowohl bei den Originalentwürfen als auch zum Teil noch in den überarbeiteten Plänen sah, und berichtet über die Gesichtspunkte, die den Bürgern ein besonderes Anliegen waren.

Danach erläutert die Vorprüfung in einem Informationsrundgang ab 9.40 Uhr kurz, was sich bei den Entwürfen bei der Überarbeitung gegenüber dem Wettbewerbsergebnis geändert hat.

Diskussion/ Stellungnahmen

Ab ca. 10.00 Uhr wird jede Arbeit diskutiert und das für und wider abgewogen. Die Ergebnisse werden als Fazit der Diskussion schriftlich für jeden Entwurf formuliert.

Abstimmung/ Festlegung der Rangfolge

Gegen 12.00 Uhr werden für die abschließende Bewertung und Festlegung der Rangfolge die Originalmodelle nochmals gegenübergestellt. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass die Entscheidung neben den fachlichen Aspekten, auch die Aspekte der Realisierbarkeit berücksichtigen sollte.

Nach einer ausführlichen Diskussion und Begründung zu allen vier Arbeiten bittet der Vorsitzende dann um die formale Abstimmung zur Festlegung der Rangfolge - mit folgendem Ergebnis:

			Abstimmungsergebnis
1. Rang	Prof. Rainer Schmidt, Landschaftsarchitekt, München	1025	8 : 5
2. Rang	Prof. Gernot Schulz, Köln mit club L94, Köln	1017	7 : 6
3. Rang	Hutterreimann Landschaftsarchitektur, Stefan Reimann, Barbara Hutter, Berlin	1018	einstimmig
4. Rang	gh land grabner + huber landschaftsarchitekten, Doris Grabner, Jürgen Huber, Freising	1020	einstimmig

Diese Rangfolge aus der Einzelabstimmung wird nochmals durch einen Beschluss des Preisgerichtes mit 10 : 3 bestätigt.

Juryempfehlung/ Schlussfolgerungen

Die Jury empfiehlt dem Auslober einstimmig, den Landschaftsarchitekten Prof. Rainer Schmidt, München, mit seinem Entwurf mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Dabei sind die schriftlichen Äußerungen bei der Beurteilung der Arbeit durch das Preisgericht, sowie die Stellungnahmen der Verwaltung zu der Planung der Realisierung, zu Grunde zu legen.

Das Abstimmungsergebnis soll der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Beurteilungen der Arbeiten

Prof. Rainer Schmidt Landschaftsarchitekt (Tarnzahl 1025)

1. Beurteilung Preisgericht 2009

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 Fahrradständer 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 Hintern 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.

2. Stellungnahmen der Verwaltung

Sind gemeinsam mit einer Kurzdokumentation des „Offenen Büros“ im Anhang zu finden.

3. Offenes Büro

- Schön: Belag, Platz bei Nacht, viel Grün; Unschön: Gefahr Hundeklo, Fußballplatz
- Platz ist ansprechend strukturiert: viel für die Stadt und viel für die Anwohner zu bieten
- gut: Bestand im Westteil bleibt erhalten, der gesamte Platz wird mit Bäumen ausgefüllt.

Der schnellste Weg vom Hummelsteiner Weg zum Südausgang für Radfahrer und vor allem Fußgänger sollte noch eingerichtet werden. In die zentrale Platzfläche sollten noch Pflanzbeete eingegliedert werden. Das Fahrradparkhaus sollte in der Fassade untergliedert sein. Statt der Stufen als Sitzgelegenheiten sollten einzelne Bänke mit Lehnen und Böschungen angelegt werden. Verbindung Comeniusstraße-Südausgang sollte noch beschattet werden.

- Gut: Baumreihe am Bahnhof entlang und die relativ große Grünfläche.
- Es gefällt, dass die bestehenden Bäume erhalten bleiben und der freie Platz nur klein ist.
- Fußgängerüberweg vor dem Südausgang wird gewünscht
- Wasserelemente fehlen auf dem Platz
- keine Bus-Wendeplatte vor Hotel Merkur besser eine Durchfahrtsschleife
- 6 zusätzliche Parkplätze entlang der Straße Hinterm Bahnhof, gegenüber Ostdurchstich gewünscht
- keine Platanen pflanzen
- größere Bäume pflanzen
- Fahrradspur in der Verlängerung Hummelsteiner Weg zur Straße Hinterm Bahnhof
- Radweg an der Fahrbahn/ auf der Fahrbahn (Zweibahn) (Straße Hinterm Bahnhof)
- Belange Blinder berücksichtigen

4. Fazit Jury 2010 nach der Überarbeitung

Die Arbeit berücksichtigt in besonders gelungener Weise die Anforderungen aus dem Stadtteil.

Sie schafft einen von den Bürgern gut nutzbaren grünen Platz, der mit doppelreihigem Baumbestand ausreichende Beschattung bietet und auch sonnige Rasenflächen bereit hält. Die Sichtbeziehung von der Comeniusstraße auf den Südausgang des Bahnhofs sollte wie im Erstentwurf deutlicher offengehalten werden, der Baumplatz also etwas zurückgenommen werden.

Der Entwurf zeigt ein hohes Einfühlungsvermögen in die örtliche Situation, in dem er eine breite Vorzone vor dem Zugang zum Bahnhof ausbildet, die für Besucher gut anfahrbar ist und gut nutzbar für Fahrradabstellanlagen ist.

Der Bereich ist mit seiner lockeren Baumbepflanzung gut gestaltet und bietet weitere Entwicklungsmöglichkeiten für die Zukunft. Er ist eine sinnvolle Reaktion auf die westlich anschließende Grünsituation.

Die Vorzone vor dem Hotel belässt den Baumbestand und bietet eine hohe Aufenthaltsqualität – ist aber im Detail zu unverbindlich gestaltet. Das Café / Bürgerhaus erscheint allerdings überdimensioniert.

Eine klarere und gefestigtere Haltung zur Bahn mit der Option eines Fahrradparkhauses sollte weiterentwickelt werden. Die Fußwegebeziehung zum Westeingang des Bahnhofes

sollte großzügiger gestaltet werden, wie auch die Baumanordnung auf dem „Städtischen Platz“ hinsichtlich ihrer Anzahl überprüft werden, um das Gegenüber von städtischem und grünen Platz stärker herauszuarbeiten.

Der Entwurf formuliert eine Haltung zu der besonderen städtebaulichen Situation vor Ort. Sowohl die Anforderungen aus dem Bahnhofsvorfeld als auch die Aspekte eines gut funktionierenden Quartiersplatzes werden in einem prägnanten Entwurf zusammengeführt.

Hier liegt die besondere Stärke der Arbeit. Sie erfüllt zudem in hohem Maße die Erwartungen, die sich im Rahmen des offenen Büros ergeben haben.

Prof. Gernot Schulz mit club L94 (Tarnzahl 1017)

1. Beurteilung Preisgericht 2009

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.

2. Stellungnahmen der Verwaltung

Sind gemeinsam mit einer Kurzdokumentation des „Offenen Büros“ im Anhang zu finden.

3. Offenes Büro

- Schön: historischer Fischbach,
Unschön: Gestaltung, Abtrennung der Bahn
- Zu einfallslos
- Auf der Fläche vor dem Hotel wünscht man sich mehr Bäume.
- Café auf der Bahnhöhe ist gut.
- Die große kahle Fläche im Westteil stört. Die 3 Wasserbecken sind beim ersten Anschauen lustig, diese brauchen ständig Strom und sind im Winter tot. Hochbeete im Ostteil erinnern unangenehm an den alten Aufseßplatz. Innenteil des Ostteils ist schön wild. Fassade des Fahrradparkhauses sollte gegliedert werden. Direkt Verbindung Hummelsteiner Weg Südausgang fehlt.
- Gut: Baumreihe am Bahnhof entlang und die relativ große Grünfläche.
- Vorteilhaft sind die Beete, also auch niedrige Bepflanzung und die Radstation.
- Aufenthaltsqualität für Kinder auf dem Platz verbessern
- Platzfläche und Grünfläche im Entwurf vertauschen
- Befahrbarkeit des Platzes für Fahrradfahrer verbessern
- Beruhigung des Verkehrs auf der Straße Hinterm Bahnhof (Tempo 30)
- Durchsetzung des Parkverbotes am Fahrbahnrand durch Poller/ Masten
- Kiss + Ride
- Stärkere Betonung der Achse Südeingang-Hummelsteiner Weg
- Betonung der Achse Südeingang-Comeniusstraße
- Abschirmung des Straßenlärms problematisch -> verbessern (evtl. durch Bäume?)
- Nutzung des Platzes für (Stadtteil-) Feste
- Bereitschaft der Bevölkerung, kostenpflichtige Radstellplätze zu nutzen wird in Frage gestellt
- Hitzeentwicklung auf freier Platzfläche im Sommer besser berücksichtigen

4. Fazit Jury 2010 nach der Überarbeitung

Die durchgängige architektonische Fassung der desolaten Bahnhofssüdfront wird als wertvoller Beitrag zur Verbesserung der Stadtgestalt besonders hervorgehoben und sollte als Option weiterverfolgt werden. Positiv ist weiterhin die klare gestalterische Differenzierung der vorgeschlagenen Teilflächen. Der steinerne Platz zwischen Hotel und Bahnhofszugang bietet allerdings zu wenig Aufenthaltsqualität.

Hutterreimann (Tarnzahl 1018)

1. Beurteilung Preisgericht 2009

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. Stellungnahmen der Verwaltung

Sind gemeinsam mit einer Kurzdokumentation des „Offenen Büros“ im Anhang zu finden.

3. Offenes Büro

- Schön sind der historische Fischbach, das Beleuchtungskonzept und die Verwendung von Zierkirschen.
- Gut, aber es besteht die Gefahr, dass die großen Dimensionen der einzelnen Elemente nicht angenommen werden
- 4 Reihen aus gleichaltrigen Bäumen und der Quartiersplatz nehmen keinen Bezug zu den gegebenen Achsen (Comeniusstraße-Südausgang, Hummelsteiner Weg-Südausgang); Wasserbecken und -fälle sind Barrieren.
- Es fehlen Pflanzflächen. Der Platz ist zu geradlinig, die auch noch gleichaltrigen Bäume sind nicht organisch angeordnet.
- Gut: klare Trennungen, mehr Fußwege am Bahnhofsausgang
- Die Verkehrsführung ist gut. Straße Hinterm Bahnhof so gestalten, dass langsam gefahren wird (Pflaster, Schikanen)
- + Radfahrer gegenüber PKW bevorzugen, Fahrradverbindung auf den Straßen und Hummelsteiner Weg lassen (ADFC)
- + Querungen Fußgänger sollen in allen Richtungen möglich sein
- Zebrastreifen oder Abmarkierung ist nötig, für die Querung der Fußgänger Str. „Hinterm Bahnhof“
- + Parkplatz an der Pillenreuther Straße, da dort viel Verkehr und Unruhe ist
- Celtisplatz soll grün bleiben, nicht nur Parkplatz
- „Hinterm Bahnhof“ nördlich der Bühne auch Pkw-Stellplätze schaffen
- + Fahrradstellplätze am Westeingang sind gut, da viele dort den Zugang benutzen, unbedingt erhalten

- Fahrradstellplätze nach Osten verschieben zum Durchgang Bahnhof (vor eigentl. Eingang) zwischen Bäumen, Fahrradabstellplätze könnten im Tunnel untergebracht werden
- - Bäume nicht in Reih und Glied anordnen, Querungen strikt vorgeben, 2 Möglichkeiten nur für Fußgänger mit Wegeverbindungen (Bund Naturschutz)
- + Wasserfläche gut für das Projekt „Wasserspielwiese“ nutzbar (Grüne Bänder)
- + wassergebundene Wegedecke = weicher Platzbelag mit Vorteil keine Hunde
- Sitzbänke mit Rückenlehnen auf dem Quartiersplatz gewünscht (ältere Menschen)
- Nichtbefahrbare Zone vor dem Hotel möglichst großzügig, nicht weniger als Bestand (Entre für Hoteleingang) + Bestuhlung
- Vorfahrtmöglichkeit zum Hotel berücksichtigen (Ein-/ Ausladen, Anfahrt), Busse sollen durchfahren können (kein Rangieren)
- Barrierefreiheit auf Belange Sehbehinderter prüfen!
- - Platz wird zu „Party“-Parkplatz (Wochenende, abends); Wichtig: ältere Bevölkerung mit auf den Platz holen!
- - nicht zu edel, vornehm gestalten, wird nicht gern von den Südstädtern angenommen
- Sehr vorbildlich: Hummelsteiner Park! Teilkonzepte bitte übernehmen Ruhezone, sauber, angenehm
- - Durchgänge unter den Gleisen zu eng, drückend
- Platz am Südausgang wird mehr von Nürnbergern genutzt zur Abholung, Andienung Gleise

4. Fazit Jury 2010 nach der Überarbeitung

Die klare Grundkonzeption wurde in der Überarbeitungsphase beibehalten, jedoch nicht alle kritischen Anmerkungen, insbesondere hinsichtlich der Parkierung, zufriedenstellend gelöst. Die Vorzone des Bahnhofes ist gestalterisch wenig prägnant. Städtebaulich überzeugt der Entwurf durch seine räumliche Kraft und stadtteilbezogene Angebote.

gh land grabner + huber landschaftsarchitekten (Tarnzahl 1020)

1. Beurteilung Preisgericht 2009

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.

2. Stellungnahmen der Verwaltung

Sind gemeinsam mit einer Kurzdokumentation des „Offenen Büros“ im Anhang zu finden.

3. Offenes Büro

- Unschön: Platanen
- Zu chaotisch
- Ein Parkplatz mitten auf dem Platz ist nicht schön, sollte geändert werden.
- Platz ist zu geradlinig, nicht organisch genug.
Der Parkplatz zwischen den Bäumen auf dem Hauptplatz stört.
- Neben den Bahnhofszugängen sollten die meisten Radstellplätze sein, also nördlich der Straße. Radler werden beim Südwestbahnhofsaustritt schlecht behandelt.
- Berücksichtigung Belange Jugendlicher,
z. B. Graffitiwand als Ort der Selbstverwirklichung, Beteiligung
- Pflanzen, Vegetation, Dynamisch, nicht in Reihe,
keine Platanen!, da zu dicht, dunkel; z.B.: Kopernikusplatz, Fußgängerzone (Bund Naturschutz)
- positiv Bäume auf Hotelvorplatz -> Mikroklima, Aufenthaltsqualität
- Durchgehende Buszufahrt vor Hotel
- „Infrastrukturplatz“
Parkplätze sollen hier nicht reduziert werden, da Nähe zum Hauptbahnhof und bei zu wenig Parkplätzen erhöhter Suchverkehr. Benachbartes Parkhaus steht immer leer, schlechte Zufahrt.
- Fahrradstellplätze mit größerem Fokus auf Bahnhofsaustritte (Zuordnung)
- Fahrradverkehr, Führung entlang/über Platzfläche
- Querung der Straße „Hintern Bahnhof“: evtl. mit durchgängiger Mittelinsel/Querungstreifen

- Wichtig: Berücksichtigung von Blinden/Sehbehinderten:
Querung der Straße „Hinterm Bahnhof“: Ampelregelung
Einplanen von Anschlägen, Schwellen, Lichtquellen
„Wollen keine Planung für Blinde, sondern funktionale und gestalterische Aspekte sollen miteinander verbunden werden“ (Blindenbund)
- Verkehrsplanungsamt: schließt Shared space aus, da zu viel Verkehr; wahrscheinlich keine Signalanlage erforderlich

4. Fazit Jury 2010 nach der Überarbeitung

Die Arbeit 1020 ist in der Überarbeitung leider im Bereich der Stellplatzanordnung nicht verändert worden. Die Leitidee eines offenen Baumfeldes als Weiterführung des Bahnparkes ist deswegen auf der Platzebene nicht mehr spürbar.

Die Aufweitung der Straße mit Zwischeninseln ist verkehrlich motiviert, führt aber zu einer gestalterisch problematischen Straßenverbreiterung. Die schmale Vorzone vor dem Bahnhofsausgang hat nicht mehr an Aufenthaltsqualität gewonnen. Die Baumstellung ist trotz Veränderung auf Grund der Dichte weiterhin kritisch wegen der Leitungstrassen.

Der Arbeit liegt einer sehr reizvollen Idee zu Grunde, die aber für die Realisierung nur bedingt geeignet ist.

Abschluss des Verfahrens

Im Anschluss an die Entscheidung erteilt das Preisgericht auf Antrag der Vorprüfung einstimmig Entlastung.

Mit Dank an die Mitglieder der Jury für das entgegengebrachte Vertrauen und die Offenheit und Sachlichkeit der zur Urteilsfindung führenden Diskussionen gibt Herr Prof. Schellenberg den Vorsitz zurück. Er ist überzeugt, dass der Stadt Nürnberg die Arbeit vorge schlagen wurde, die das größte Potential beinhaltet und die größte Konsensfähigkeit für alle an die Gestaltung des Platzes gestellten Anforderungen besitzt.

Herr Baumann dankt im Namen der Stadt Nürnberg allen am Verfahren Beteiligten für ihre Mitwirkung und insbesondere dem Vorsitzenden, Herrn Prof. Schellenberg, für die souveräne Leitung der Jury und schließt die Sitzung am 06.12.10 um 13.00 Uhr.

Für das Protokoll: Tanja Mühlberger, Stadtplanungsamt

Bemerkungen

Die überarbeiteten Entwürfe werden ab Dienstag, den 07.12.2010 17.00 im Stadtplanungsamt, Flur 1. OG, Lorenzer Straße 30, 90402 Nürnberg jeweils während der Öffnungszeiten montags bis freitags von 8.30 bis 17.00 ausgestellt.

Unterschriften der Jury zum Protokoll

Prof. Heiko Schellenberg

Prof. Ronald Scherzer-Heidenberger

Angela Bezenberger

Rita Lex-Kerfers

Klaus- D. Neumann

Josef Weber

Elisabeth Meisel

Jürgen Bisch

Wolfgang Baumann

Hans-Joachim Schlöbl

Gebhard Schönfelder

Joachim Thiel

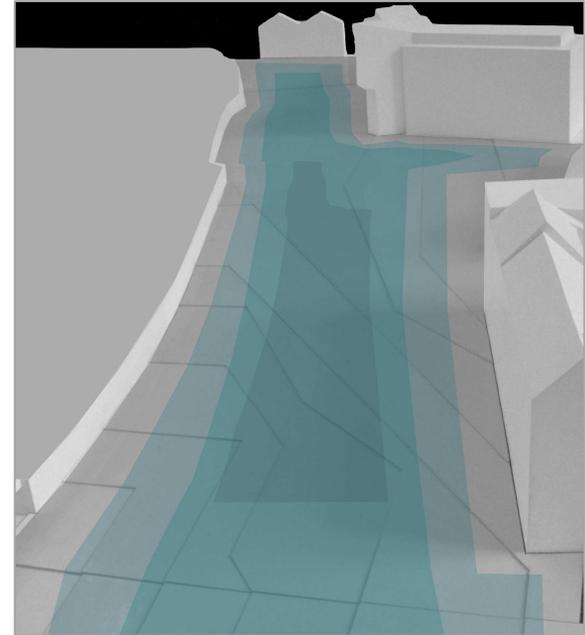
Christine Seer

Utz Ulrich

Erich Häußler

ANHANG

Broschüre zu den überarbeiteten Entwürfen der vier prämierten Arbeiten



Nelson-Mandela-Platz

Broschüre zu den überarbeiteten Entwürfen der vier prämierten Arbeiten

NEUERUNGEN IN DEN ÜBERARBEITETEN ENTWÜRFEN



HUTTERREIMANN, Berlin

GRÜN

- Baumkarree besteht nun aus 16x4 statt vorher 17x4 Bäumen.
(leitungsbedingte Verschiebung nach Norden + Wegfall der westl. Reihe)
- Falls leitungsbedingt noch erforderlich gibt es die Option, eine weitere Baumreihe entfallen zu lassen.
- Im Bereich Vorplatz Osttunnel sind weniger Bäume vorgesehen als ursprünglich.
- Der Baumbestand am Celtisplatz bleibt jetzt erhalten.
- 3 Bäume vor dem Hotel Merkur in Hochbeeten erhalten Sitzgelegenheiten.
- Vorschlag:
statt Zierkirschen können andere Baumarten, wie Schnurbaum, Blumenesche oder Scheinakazie, eingesetzt werden

VERKEHR

- Die Straße „Hinterm Bahnhof“ erhält eine Tempo 30 Regelung und wird 6,5 m breit.
- Neu: Zebrastreifen mit Blindenführung
- Die Galgenhofstraße wird für Busse gesperrt.
- Die Einmündung Pillenreuther Straße ist nach Süden verschoben.

PARKEN

- 95 Pkw-Stellplätze: 14 am Celtisplatz, 22 unter dem Baumhain, 12 auf der Ostseite, 16 am Osttunnel
+ 25 DB Stellplätze
6 Längsparker entlang der Straße Hinterm Bahnhof
 - Entlang der Straße Hinterm Bahnhof: 8 Taxiplätze und 8 K+R
- Bilanz: bzgl. der Anzahl der öffentlichen Parkplätze Erhalt des Status quo
- Neu: 6 Anwohnerparkplätze entlang der Galgenhofstraße

GESTALTUNG

- Der Vorplatz zum Hotel Merkur wird abgesetzt.
- Sitzelemente erhalten Rückenlehnen.
- Wasserbecken erhalten Aufkantungen als taktile Trennung.

Gh land Grabner + Huber, Freising

GRÜN

- Es wird vorgeschlagen die Platane durch eine Roteiche zu ersetzen und mit Robinien zu kombinieren.
- Die Baumstandorte werden jetzt locker verteilt statt der z. T. orthogonalen im Originalentwurf.
- Neu: Ziergrasbeete dienen als Abschirmung und als gliedernde Elemente.

VERKEHR

- Der Radverkehr wird auf der Straße „Hinterm Bahnhof“ geführt.
- Mittelinseln mit Baumpflanzungen werden in die Straße „Hinterm Bahnhof“ als Querungshilfe eingebaut und trennen die Fahrbahnen voneinander ab.

PARKEN

- Osttunnel: 25 DB Stellplätze und 19 neue Pkw-Stellplätze z. T. entlang der Straße Hinterm Bahnhof
- Zentraler Platz: 44 statt vorher 67 Pkw- Parkplätze
- Neu: 6 Längsparkplätze entlang der Galgenhofstraße

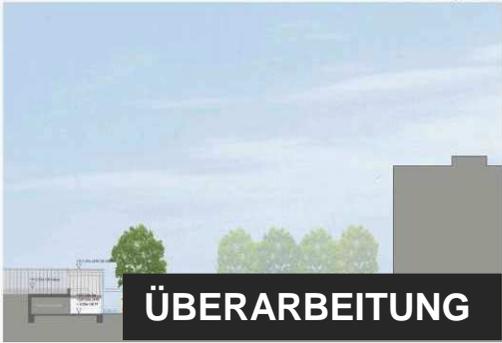
Bilanz: 2 zusätzliche öffentliche Parkplätze

- Fahrradstellplätze: entlang der Gleise in einem Fahrradpavillon jetzt 374, statt vorher 270
und 62 Stellplätzen unter einem neuen Vordach am Westtunnel
am zentralen Platz jetzt 144, vorher 270

Bilanz: 68 Fahrradstellplätze mehr (d.h. jetzt 580)

GESTALTUNG

- Neu: Boulebahn am Celtisplatz mit wassergebundener Decke.
- Die Wasserbecken sind großflächiger verteilt und als Wasserfilme ausgebildet.
- Neues durchgängiges Vordach entlang der Gleisanlagen
- Die Straßen werden durch Hochbords abgegrenzt, da der Platzbelag auch im Straßenbereich zum Einsatz kommt. Das Gleiche gilt für den Parkplatz auf der zentralen Platzfläche.



ÜBERARBEITUNG

Prof. Gernot Schulz, Club L94, Köln

GRÜN

- Auf die Rasenflächen entlang der Straße „Hinterm Bahnhof“ wird verzichtet, die Abfolge von Bäumen bleibt.
- Als Alternativen zu Blumeneschen werden Gletizien und Sumpfeichen vorgeschlagen, um ein lichtdurchlässiges Blätterdach zu erhalten.
- Neu: extensive und pflegeleichte Pflanzung aus Gräsern und Präriestauden statt Blüten in den Hochbeeten

VERKEHR

- Der DB Parkplatz ist neuorganisiert.
Die Zufahrt zum DB Gelände funktioniert nicht mehr. Die Fluchttreppe des Heizhauses wurde dabei nicht berücksichtigt.
- Radwege sind 2m breit. Der Anschluss zur Allersberger Straße ist südlich des Heizhauses geplant.
- Auf der südlichen Platzhälfte des Celtisplatzes ist eine Hotelvorfahrt mit Tiefbord geplant.

PARKEN

- 104 Pkw-Stellplätze, davon 25 DB (vorher 22), 79 öffentliche inkl. Taxis, K+R und SEV auf K+R Plätzen (vorher 80)
Bilanz: 2 DB Stellplätze mehr, aber 1 öffentlicher Stellplatz weniger
- 1100 Fahrradstellplätze,
die zweigeschossig (mit Rampe) im Gebäude an den Gleisanlagen untergebracht sind,
und eine Fahrradstation, die zum Kiosk umnutzbar wäre.
Bilanz: 600 Fahrradstellplätze mehr

GESTALTUNG

- Das Gebäude greift nicht mehr so stark in den Böschungsbereich der DB ein.
- Die Galerie wird über dem Café Southside mit einer Treppe erschlossen.
- Das Gebäude ist in modularer Systembauweise geplant, um die Herstellungskosten gering zu halten.
- Zwischen der Straße „Hinterm Bahnhof“ und den Gleisanlagen soll eine neue Flanierzone entstehen.
- Jetzt soll gesägter Naturstein zum Einsatz kommen, statt vorher historischer.
- Im Winter dienen abgedeckte Zuber als Sitzgelegenheiten.



LAGE- UND HÖHENPLAN M 1:250



SCHNITTANSICHT OST-WEST M 1:250



SCHNITTANSICHT NORD-SÜD M 1:250

Prof. Rainer Schmidt, München

GRÜN

- Die Wege im Rasenparterre sind nicht mehr linear, sondern organisch verlaufend angelegt.
- Die Verwendung von Glockenbäumen statt Linden wird vorgeschlagen.

VERKEHR

- Die Straße „Hinterm Bahnhof“ erhält eine Tempo 30 Regelung und ist jetzt 6,5 m breit.
- Radwege sind in die Straße „Hinterm Bahnhof“ integriert.
- Der Hummelsteiner Weg ist zurück auf die östliche Platzseite verlegt.
- Die Hotelvorfahrt wird als Durchfahrt ausgebildet.
- Neu: 2 Zebrastreifen queren die Straße „Hinterm Bahnhof“.

PARKEN

- Es ist kein Parken auf dem Platz vorgesehen, sondern nur an den Platzrändern.
- 70 Stellplätze (vorher 64) + 7 Taxis und K+R (vorher 5) + 26 DB
Bilanz: 8 zusätzliche öffentliche Parkplätze
- 560 Fahrräder werden in einem doppelstöckigen Fahrradhaus untergebracht.
Bilanz: 60 Fahrradstellplätze mehr
- Neu: 3 Bushaltestellen südlich der Straße „Hinterm Bahnhof“ (für den Schienenersatzverkehr)

GESTALTUNG

- Das „Café Kubus“ wird durch das „Café Bürgerhaus“ ersetzt, das nicht mehr berankt ist.
- Neu: Fahrradladen, der in das Fahrradhaus integriert wird
- Es wird die Verwendung hellbeiger Großsteinpflasterplatten vorgeschlagen.
- Durch nutzungsoffene Gestaltung soll eine Platzbespielung ermöglicht werden.
- Bodengleiche Wassersprudler am Celtisplatz dienen dem Spielen am Wasser.
- Sitzelemente erhalten Rückenlehnen.
- Für Sehbehinderte sind breite Bordsteine und Leitlinien eingeplant.
- Das neue Fahrradhaus und das Café werden mit Lichtakzenten versehen.

VORGABEN AUS DER VERWALTUNG FÜR DIE ENTWURFSÜBERARBEITUNG

GRUNDSÄTZLICHE ANMERKUNGEN DER VERWALTUNG

- Alle Planungen sind auf bestehende Straßenplanungen abzustimmen.
- Konflikte Befestigungsart – Verkehrsbelastung und Anforderungen aus maschineller Reinigung sind in der Planungsphase zu lösen, sonst ist der Unterhalt des Platzes finanziell nicht tragbar.
- Ähnliches gilt für den Konflikt Bepflanzung – Reinigung – Stabilität der umgebenden Befestigungen. Pflaster mit offenen Fugen im Umfeld von Bäumen kann nur von Hand, und da auch nur sehr bedingt oder mit Höchstaufwand sauber gehalten werden. Der Winterdienst bzw. die Verkehrssicherheit im Winter ist nicht gewährleistet. Folge wäre die Sperrung von Flächen, was der Öffentlichkeit kaum zu vermitteln ist.
- Auf einem Platz mit derartiger Größe müssen zumindest die Hauptachsen im Winter gegen Schnee und Glatteis gesichert werden. Dazu muss der Einsatz von Fahrzeugen, Pflügen und Salz möglich sein. Dementsprechend sind Wege und Plätze mit wassergebundenen Decken nicht geeignet für eine derartige Wintersicherung. Der Nelson-Mandela-Platz mit seiner signifikanten Lage und seiner hohen Verkehrsfrequenz am Südausgang des Hauptbahnhofes kann jedoch im Winter nicht unbehandelt bleiben.
- Pollerorgien sind hinsichtlich der Betriebsaufwände zu vermeiden. Hier sollten andere Lösungen gefunden werden.
- Bei den Baumarten ist zu bedenken, dass der Abwurf von Früchten Verschmutzungen nach sich ziehen, die zum einen den Belag dauerhaft farblich verändern können und zum anderen durch die Gefahr des Ausrutschens einer raschen Entfernung bedürfen.
- Bei bodennahen Bepflanzungen, ist darauf zu achten, dass diese Pflanzbeete leicht von Verschmutzungen und Hundekot zu reinigen sind. Generell führen solche Anpflanzungen zu einem erhöhten Reinigungsaufwand, da sie ausschließlich manuell gereinigt werden können.
- Ende 2006 wurde der Einsatz von Standardpapierkorbtypen festgelegt. Bei der Möblierung des Platzes ist auf die festgelegten Papierkorbstandards zurückzugreifen.
- Eine abschließende Beurteilung der Beleuchtung ist auf Grund der sehr allgemein gehaltenen Angaben in den Beleuchtungskonzepten nicht möglich. Grundsätzlich ist die Beleuchtung nach der DIN 13201 und den einschlägigen technischen Normen zu errichten. Wichtig ist die Beleuchtung von Gefahrenstellen. Das sind die Flächen, wo verschiedene Nutzer wie Fahrzeuge und Fußgänger sich begegnen und wo Bauwerke (Treppen) oder Mobiliar (Bänke) gefährliche Hindernisse darstellen. Reine Fußgängerbereiche müssen nicht gänzlich gleichmäßig hell beleuchtet werden. Es reicht, die wichtigen Wegebeziehungen nach den Vorschriften zu beleuchten. Für niedrige Folgekosten der Energie, der Wartung und der Ersatzteilbeschaffung sind energiesparende Lampen/ Leuchten einzusetzen und so weit möglich Katalogleuchten zu verwenden. Kosten werden am Effektivsten durch die Reduzierung von Lichtpunkten gesenkt, was vor allem durch die Lichtpunkthöhe beeinflusst wird. Die Lichtpunkthöhe sollte deshalb auf das größtmögliche Maß erhöht werden. Die Beleuchtung wird in das städtische Beleuchtungsnetz eingebunden und von SÖR/1-E/1 betrieben. Bestehende technische Standards bezüglich Energieversorgung, Kabel und Schalteinrichtungen sind einzuhalten. Die Beleuchtungsplanung ist frühzeitig mit SÖR/1-E/1 abstimmen.
- Die nachzuweisenden Fahrradstellplätze sollten in einem Fahrradparkhaus untergebracht werden, in dem von einem privaten Betreiber zusätzliche Serviceleistungen rund ums Radfahren angeboten werden könnten. Eine Erweiterung um zusätzliche Fahrradstellplätze über die geforderten 500 Stellplätze hinaus, könnte das Projekt erst wirtschaftlich machen.
- Die Zuständigkeiten für aufwändige „Einbauten“ sind vorab zu klären.

Laut DEUTSCHER BAHN sind zu berücksichtigen:

- die aktuelle und noch abzustimmende Planung im Bereich des Osttunneldurchstiches
- mindestens 3-4 Bedarfshaltestellen vor dem Bahnhofszugang
- eine Anlieferzone zur Andienung der Servicebereiche des Bahnhofs oder die Genehmigung der Belieferung über die Bedarfshaltestellen für die Busse
- Vordachverankerungen an der bestehenden Stützwand sind nicht erwünscht. Generell ist eine Überdachung mit der DB Netz AG, Produktionsstandort Nürnberg, abzustimmen.
- Bei Abtragungen der vorhandenen Bahnböschung für Fahrradständer muss der Erdkörper durch geeignete dauerhafte Konstruktionen abgestützt werden. Für diese Konstruktionen müssen geprüfte statische Nachweise erbracht und die Bahn-Ril 836 beachtet werden.
- im Bereich des jetzigen Gehweges (Bahnseite) verlaufende sicherheitsrelevante Fernmeldekabel
- Mitarbeiterparkplätze im Bereich des Osttunneldurchstichs für DB Fernverkehr/DB Rent
- die Zufahrt zum Regio-Werk (gleichzeitig Rettungs- und Feuerwehruzufahrt) im Bereich des Osttunneldurchstichs

ERGÄNZENDE INFORMATIONEN ZU LEITUGNSTRASSEN IM NELSON-MANDELA-PLATZ

Zu 3 auf der östlichen Platzseite in Nord-Süd-Richtung verlaufende Kanäle:

DN 400 STZ: Mischwasserkanal Baujahr 1996 -> ist zu berücksichtigen

DN 300 B: Mischwasserkanal von 1883 -> kann evtl. entfernt werden (Umleitung möglich)

DN 600 B: Regenwasserkanal zur Oberflächenentwässerung -> kann im Zuge der Platzumgestaltung erneuert bzw. angepasst werden

Zur Fernwärme:

Fernwärmeleitungen sind zwingend zu berücksichtigen. Schutzmaßnahmen sind nur in Einzelfällen unter hohem finanziellem Aufwand möglich.

ERGÄNZENDE INFORMATIONEN VPL ZU STRASSENQUERSCHNITTEN

Zwei Optionen sind für den Querschnitt der Hauptverkehrsstraße denkbar.

1. "Hauptstraßenquerschnitt"

1,60+0,25 Rad, 3,25 Fahrbahn, 2,50 flexibler Mittelstreifen, 3,25, 1,60+0,25 und daneben die Buchten für alles Mögliche. Durch den Mittelstreifen würden Fußgängerüberwege ("Zebrastreifen") gemäß Richtlinie möglich. Durch die Trennung der Fahrtrichtungen vermindert sich die rechnerisch anzusetzende Verkehrsmenge.

2. "T-30-Querschnitt"

mit 6,50m Breite. Hier wären Fußgängerüberwege prinzipiell denkbar, auch wenn lt. Richtlinie "in Tempo-30-Zonen Fußgängerüberwege in der Regel entbehrlich sind".

Wenn die Wettbewerber Fußgängerüberwege einzeichnen, wäre dies aus Sicht Vpl/P kein Ausschlusskriterium. Eine endgültige Entscheidung erfolgt nach Fertigstellung der Planung im Detail.

ZU HUTTERREIMANN, Berlin - ORIGINALENTWURF

Preisgericht vom 11.12.2009

Auf der Westseite des Baumdaches bildet ein weiterer überdachter Fahrradstellplatz einen räumlichen Abschluss. Die Situierung von Kfz-Stellplätzen auf der offenen Platzfläche im Westen überzeugt nicht. Alternativ ließen sich diese oder zusätzliche Stellplätze im östlichen Bereich anordnen. Die Übergänge des Platzbelages in die angrenzenden Straßen sind noch nicht überzeugend gelöst.



Verwaltung

Verkehrsplanungsamt

- Eine Multifunktionsfläche mit einer von der Platzfläche abgesetzten Straße Hinterm Bahnhof durch niedrige Bordsteine mit Vorrang für Fußgänger und Radfahrer wird bei der Verkehrsmenge mit ca. 10.000 Kfz/24h nicht realisierbar sein. Fußgänger- und Radverkehr sind klar zu trennen und der Anschluss an den Rad-/ Gehweg zur Allersberger Straße sicherzustellen.
- Die Kurven im Kreuzungsbereich Galgenhofstraße/ Comeniusstraße/ Nelson-Mandela-Platz und die Zufahrten aus der Pillenreuther Straße müssen für die Hotelerschließung ausreichend groß für zu- und abfahrende Busse sein. Durchgangsverkehr ist zu verhindern, z.B. mit Pfosten. Der Anschluss an die Pillenreuther Straße muss um ca. 3 m nach Süden verschoben werden.
- Es ist nur ein Stellplatz für Schienenersatzverkehr vorhanden. Bei Bedarf sollen weitere Busse die Stellplätze, die für Kiss & Ride vorgesehen sind, nutzen.
- Die Galgenhofstraße soll Einbahnstraße Richtung Osten werden, dies ist für die Quartierserreichbarkeit (Umwege) problematisch. Deshalb ist zu prüfen, ob für die Platzgestaltung tatsächlich eine Einbahnregelung in der westlichen Galgenhofstraße erforderlich ist.

SÖR (Servicebetrieb Öffentlicher Raum)

- Fahrbahnen/ Parkplätze: Natursteinpflaster ist anfällig und teuer im Unterhalt und muss für maschinelle Reinigung fest vermörtelte Fugen erhalten. Die Pflasterformate und die Verlegeart müssen für Schwerverkehr geeignet sein.
- Pfosten grenzen die Fahrbahnen ein, werden vermutlich häufiger angefahren. Bei der Aufstellung sind die Eckausrundungen der Fahrbahnen fahrgemäÙer auszubilden.
- Es ist zu klären, wie die Längsparker an der StraÙennordseite Hinterm Bahnhof gegen den rückwärtigen Platz abgegrenzt werden, ebenso wie die 12 Stellplätze beim östlichen Bau rückwärtig angefahren und gegenüber der Platzfläche abgegrenzt werden. Die Pkw-Stellplätze südl. Hinterm Bahnhof (Westbereich) sind weit weg von der Fahrbahn (lange frei zu haltende Anfahrt). Die Kfz-Zufahrt zwischen Heizhaus und Bahngelände zum Bahngelände Richtung Allersberger Straße fehlt.
- Platzflächen mit großen Pflasterflächen aus hochwertigen Betonsteinplatten: Konflikt Verfugung – Reinigung
- Ein Quartiersplatz mit wassergebundener Decke verursacht Probleme im Unterhalt. Auf großen Flächen sind natürlich entstehende „Wasserrinnen“ nicht vermeidbar.
- Die „Bühne“ und die Brunnenanlagen benötigen detaillierte Entwässerungslösungen unter Einbindung von SÖR. Eine Pflegezufahrt zum Quartiersplatz wird vermisst.
- Der Bereich mit massierten Baumscheiben wird kritisch gesehen.
- Wasserflächen verursachen große Aufwände hinsichtlich Verschmutzung (Bevölkerung, Laub der Bäume), Wintersicherung, ungesicherten Absturzkanten.
- Fahrradstellplätze sind in deutlicher Nähe der Bahnzugänge platziert, nicht südlich von der Straße Hinterm Bahnhof beim Hotel.

Es bestand der Wunsch der Anwohner 2007 nach ungerichteten Baumstandorten.

Die Anforderungen an die Bodenverhältnisse von Zierkirschen sind im hiesigen Stadtgebiet nicht realisierbar. Außerdem sind Schnittmaßnahmen an Kirschen unverträglich, denn durch erhöhten Krankheitsbefall verkümmert der Wuchs.

Die geplante Anzahl an notwendigerweise befahrbaren Baumscheiben (teuer) führt zu einem hohen finanziellen Pflegeaufwand. Die Baumverdichtung dürfte für die Zierkirschen zu einer nachhaltigen Standplatzverschlechterung führen. Ein hoher Ausfall von Bäumen ist zu erwarten. Das vorgesehene Pflanzraster kann so nicht eingehalten werden, bei einem Ausfall von Bäumen (und einem nicht sofortigen Ersatz) wird dieses durchbrochen, was das ästhetische Bild beeinträchtigt.

Das Pflanzraster ist auch aufgrund der vorhandenen Leitungssituation nicht durchführbar. Durch einen Teilbereich des Baumhaines verläuft eine Fernwärmeleitung, welche nicht verlegt werden kann. Es findet keine Integration bereits vorhandener Bäume statt.

Deutsche Bahn hält den Entwurf für realisierbar.

ZU GH LAND GRABNER+HUBER, Freising - ORIGINALENTWURF



Preisgericht vom 11.12.2009

Die Möblierung und die gerasterten Stellplätze korrelieren nicht mit der Erwartung einer flexiblen Nutzfläche, welche durch die freie Aufstellung der Bäume suggeriert wird. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen kann nur über eine Shared Space Lösung zu Lasten der Fußgänger gelöst werden. Die Radwegführung ist nicht erkennbar.

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.

Verwaltung

Verkehrsplanungsamt

- Bei der gemeinsam genutzten Mischfläche auf dem südlichen Platz sind ohne eindeutige Führung des Radverkehrs Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern vorprogrammiert. Fußgänger- und Radverkehr sind klar zu trennen und der Anschluss an den Rad-/ Gehweg zur Allersberger Straße sicherzustellen.
- Die Fläche für die Hotelanfahrt muss verbreitert werden. Die Kurven im Kreuzungsbereich Galgenhofstraße/ Comeniusstraße/ Nelson-Mandela-Platz und die Zufahrten aus der Pillenreuther Straße müssen ausreichend groß für zu- und abfahrende Busse sein. Durchgangsverkehr ist zu verhindern, z.B. mit Pfosten.
- Es sind nicht ausreichend Stellplätze für Kiss & Ride, Taxis und die Busse des Schienenersatzverkehrs vorgesehen.
- Die Zufahrt zum Verbindungsweg Allersberger Straße – Osttunneldurchstich erfolgt über den Parkplatz der DB.
- Da die Fahrradstellplätze hauptsächlich von Bahnkunden genutzt werden, sollte der Großteil der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nördlich der Straße Hinterm Bahnhof untergebracht werden.

SÖR (Servicebetrieb Öffentlicher Raum)

- Die Straße Hinterm Bahnhof wie die Galgenhofstraße sind klassische Fahrbahnen. Beim Hummelsteiner Weg ist nicht erkennbar wie die Fahrgasse „verdeutlicht“ werden soll. Die Busvorfahrt/Andienung des Hotels über den Platz ist soweit ersichtlich ohne Wenden möglich. Andienung der Parkflächen über den Platz (Fahrgasse Hummelsteiner Weg). Pflasterformate und die Verlegeart müssen für Schwerverkehr geeignet sein.
- Die Ausfädelung Fahrbahn Hinterm Bahnhof zur Pillenreuther Straße Richtung Norden fehlt. Die Planung ist auf bestehende Planungen abzustimmen.
- Spartenverlegungen für Baumpflanzungen an der Nordkante von Hinterm Bahnhof gehen vermutlich zu Lasten des BV.
- Auf dem Platz wird ein gemischter Belag aus dunklen und hellen Platten verwandt, der an Fußgänger-Bereichen hell massiert ist.
- Wasserspiele und Brunnenbänder auf dem westlichen Platz verursachen Probleme hinsichtlich der Verkehrssicherung (Winterdienst). Reinigung und Unterhalt sind teuer.
- Fahrradpavillon, Schaukästen, Brunnenbänder sind sehr aufwändige „Einbauten“.
- Fahrradstellplätze sind beim Süd-/Ostausgang vor dem Bahngelände massiert und damit bzgl. Ihrer Lage gut.

Der Entwurf entspricht nicht den Wünschen der Anwohner nach ungerichteten Baumstandorten, da es sich um eine Rasterpflanzung handelt, welche so nicht durchführbar ist. Bei einem Ausfall von Bäumen, womit immer wieder gerechnet werden muss, wird diese unterbrochen.

Die vorhandenen Bäume werden nicht in das Konzept integriert, die vorhandene Leitungssituation wird nicht durchgehend berücksichtigt.

Aufgrund der vorgesehenen befestigten Flächen bzw. den unter den Bäumen geplanten Parkplätzen sind auch hier die kostenintensiven geschlossenen Baumscheiben zu verwenden, die neben den hohen Herstellungskosten auch erhöhte Unterhaltskosten nach sich ziehen.

Geplant ist eine Bepflanzung mit Platanen und Robinien. Aufgrund der unterschiedlichen Wuchsscharaktere wird die schwächere Baumart unterdrückt und führt somit zu Ausfällen. Werden diese nicht sofort ersetzt, wird das beabsichtigte Pflanzraster unterbrochen und das ästhetische Bild beeinträchtigt.

Deutsche Bahn

Wir halten die Anordnung der drei Fahrradpavillons in der Mitte des Platzes für nicht zielführend. Die Anordnung sollte in Höhe des Westtunnelzugangs zum Hbf erfolgen um das „wilde“ Abstellen von Fahrrädern an den Zugängen zu verhindern.

ZU PROF. GERNOT SCHULZ/ CLUBL94, Köln - ORIGINALENTWURF



Preisgericht vom 11.12.2009

Die Qualität der neuen zweigeschossigen Platzwand, die allerdings nur in Teilbereichen genutzt ist, wird durch die Gestaltung der Fassade und die Bäume gemindert. Sie ist kostenintensiv und daher in der angestrebten Durchgängigkeit schwierig zu realisieren.

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. Das umlaufende Beet mit Sitzkante der Grünfläche 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. Die Situierung von Grünflächen am Bahnhofsvorfeld ist allerdings nicht angemessen.

Verwaltung

Verkehrsplanungsamt

- Die Radwegeführung ist nicht erkennbar. (Textbeschreibung: Radverkehr entlang der Platzränder) Es muss präzisiert werden, wo Radwege angelegt werden sollen. Fußgänger- und Radverkehr sind klar zu trennen und der Anschluss an den Rad-/ Gehweg zur Allersberger Straße sicherzustellen.
- Die Anzahl der Stellplätze für Kiss & Ride, Taxis und Busse des Schienenersatzverkehrs ist nicht erkennbar.
- Die Hotelanfahrt ist nicht gelöst. Der Hummelsteiner Weg ist nicht verkehrsberuhigt.
- Es sind nur 55 Stellplätze vorgesehen. Für die DB AG werden nur 22 statt der geforderten 25 Stellplätze vorgesehen.
- Der Anschluss vom Osttunneldurchstich an den Rad-/Gehweg zur Allersberger Straße ist unklar.

SÖR (Servicebetrieb Öffentlicher Raum)

- Die Straße Hinterm Bahnhof wie Galgenhofstraße sind klassische Fahrbahnen, die Gestaltung des Hummelsteiner Wegs nicht erkennbar.
- Es gibt keinen Durchstich von der Hotelvorfahrt zur Comeniusstraße: Die Busvorfahrt/Andienung des Hotels über den Platz ist jedoch soweit ersichtlich ohne Wenden möglich. (Fahrgasse durch Markierungsnägel) Pflasterformate und die Verlegeart müssen für Schwerverkehr geeignet sein.
- Die Parkplätze werden entlang der Fahrbahnen (Hinterm Bahnhof, Hummelsteiner Weg, Galgenhofstraße) angeordnet.
- Große Flächen mit Passe-Pflaster sind im bayerischen Raum unüblich, d.h. schwierig in der Herstellung. U.U. ist das angestrebte oberflächenbearbeitete Natursteinpflaster aufgrund der Maßhaltigkeit nicht dafür geeignet. Zudem gibt es Probleme bei Reinigung, Winterdienst und Aufgrabungen (Wildpflaster steht einer gezielten Wiederherstellung entgegen). Pflasterfugen müssten fest vermörtelt werden.
- Der Umbau der Südfassade des Bahnhofs (dynamisch gebogene und bahnbegleitende Hülle), die Fahrradstation und Wäscherinnenbrunnen sind aufwändige „Einbauten“.
- Fahrradstellplätze sind an der richtigen Stelle, aber es stellt sich die Frage der Zuwegung.

Die vorgesehenen Bodenleuchten in Nutzflächen sind besonders wartungsintensiv. Sie verschmutzen sehr stark und verkratzen selbst bei hartem Glas und tragen nur wenig zur Allgemeinbeleuchtung bei. Je nach Ausführung und Helligkeit bilden sie oft Blendungsquellen und vermindern die Sehfähigkeit. Die Beleuchtung selbst wird dadurch stark wahrgenommen und der übrige Raum verschwindet.

Das vorgesehene „Grüne Band“ vor dem Ausgang des Südbahnhofs als Fortsetzung des Südstadtparkes in östlicher Richtung wird befürwortet. Die Grünstruktur ist aber nicht durchgängig an die vorhandene Leitungssituation angepasst. Einzelne Baumstandorte sind aufgrund des notwendigen Wurzelvolumens nochmals zu überarbeiten.

Die geplanten Hochbeete sind für die dort u. anderem geplanten Baumpflanzungen zu knapp gefasst. Die vorgesehene Staudenpflanzung ist aus Kostengründen nicht realisierbar und auch im Unterhalt nicht finanzierbar.

Das Baumdach aus Blumeneschen in der Parkanlage führt zu einer Verschattung der darunterliegenden Grünfläche, sodass diese nicht mehr ausreichend belichtet wird. Hier ist es sinnvoller statt eines „Waldes“ lieber Einzelbäume in einer qualifizierten Grünfläche zu pflanzen. Es wird nur ein vorhandener Baum in die Planung integriert.

Das geplante Kopfsteinpflaster ist nicht behindertenfreundlich.

Deutsche Bahn

Der Entwurf wird hinsichtlich der Öffnung des Westtunnelzugangs und der damit verbundenen Erweiterungsmöglichkeiten im Gastronomiebereich positiv gesehen. Die sehr aufwändige Anordnung der Fahrradabstellbereiche mit Überbauung und der gesamte Platzbereich sind nicht besonders funktionell ausgelegt. Z.B. die hängende Anordnung von Fahrrädern, die zu geringen Kiss+Ride- und Parkplatzbereiche sind zu prüfen.



ZU PROF. RAINER SCHMIDT, München - ORIGINALENTWURF

Preisgericht vom 11.12.2009

Die Straße Hinter dem Bahnhof könnte in ihrer Breite etwas reduziert werden. Etwas wenig ausgeprägt dargestellt ist die Radverbindung, ebenso sind die Fahrradständer 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 Hinterm Bahnhof, wodurch sich eine neue Qualität der Vorzone vor dem Efko- Gebäude ergibt.

Die starren Wege im Rasenparterre erscheinen formal aufgesetzt. Unverständlich ist die hohe berankte Pergola, auf die verzichtet werden könnte.

Verwaltung

Verkehrsplanungsamt

- Die Radwege enden in Höhe des Osttunneldurchstichs. Der Anschluss an den Rad-/ Gehweg zur Allersberger Straße muss sichergestellt werden.
- Es sind nur 64 statt der geforderten 70 Stellplätze vorgesehen. Es sind lediglich 5 Stellplätze für Kiss & Ride und Taxis vorgesehen.
- Es fehlen Stellplätze für Busse des Schienenersatzverkehrs.
- Die An- und Abfahrt zum Hotel an der Südseite des Platzes erfolgt über die Pillenreuther Straße. Der Einfahrtsbereich von der Pillenreuther Straße in die Hotelvorfahrt muss für Busse aufgeweitet werden. Der vorgeschlagene Wendeplatz für Busse ist zu klein.

SÖR (Servicebetrieb Öffentlicher Raum)

- Die Busvorfahrt/Andienung des Hotels erfolgt über den Platz, d. h. Wenden auf dem Platz auf Natursteinplatten ist erforderlich, was technisch schwer zu handhaben und teuer in Anschaffung und Unterhalt ist. Die Ausfahrt der Busse und die Hotelandienung sollten über die Galgenhofstraße erfolgen, da das Wenden von Bussen/ Lkws vom Platz her auch nicht mit den geplanten Bäumen vereinbar ist. Zudem verursacht das Wenden extreme Belastungen auf die Pflasterfläche, die eine Verdrehung des Pflasters zur Folge haben, da die Plattenbefestigung nicht geeignet ist diese Kräfte aufzunehmen. Pflasterformate und die Verlegeart müssen für Schwerverkehr geeignet sein.
- Auf dem Platz einschließlich der Parkflächen wird Naturpflaster verwendet (Granit, 'beige' Platten 70*90 70*60 70*120 cm). Die großformatigen Platten sind nicht DIN-konform und insbesondere im Bereich der befahrenen Flächen (Hotelanfahrt, Stellplätze) ungeeignet. Die Natursteinplatten sind aufwändig bei Herstellung, Unterhalt, Reinigung, Winterdienst, Aufgrabungsfall. Die Fahrbahnen bestehen aus Großsteinpflaster in starrer Bettung, Granit beige.
- Parkplätze werden entlang der Fahrbahnen (Hinterm Bahnhof, Galgenhofstraße) angeordnet, eine Abgrenzung der Stellplätze zum Platz ist nicht erkennbar.
- Es gibt keinen Durchstich von der Hotelvorfahrt zur Comeniusstraße. Der Hummelsteiner Weg ist nach Westen als Verlängerung der Comeniusstraße verlegt.
- Der Radweg längs der Straße Hinterm Bahnhof ist nicht von der Umgebung abgesetzt, sein Anfang und Ende nicht definiert.
- Viele Poller sind teuer und unterhaltsintensiv.
- Hochbeete mit Blumen bedeuten einen hohen Pflege- und Reinigungsaufwand.
- Überdachte Fahrradabstellplätze und das Cafe Kubus sind aufwändige „Einbauten“:
- Fahrradstellplätze sind an der richtigen Stelle, nur die Zuwegung ist unklar.

Bei dem Entwurf werden die vorhandenen Bäume zwar auch nur teilweise, dennoch in höchster Zahl integriert. Die Fortsetzung des Grünen Bandes vor dem Ausgang des Südbahnhofes wird befürwortet. Die Baumpflanzungen sind aufgrund des notwendigen Wurzelvolumens und der vorhandenen Leitungssituation evtl. anzupassen.

Das vorgesehene Rasenparterre stellt eine ansprechende Grünfläche dar, die auch den unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Nutzergruppen gerecht wird. Eingeraht wird diese Parkanlage durch einen zweireihigen Baumhain. Die im Plan ersichtlichen Baumabstände werden als zu gering eingeschätzt. Es stellt sich deshalb die Frage, ob das Ziel nicht auch mit einer einreihigen Pflanzung in Abhängigkeit einer entsprechenden Baumart, -sorte erreicht werden kann. Die Dauerhaftigkeit des Rasens im Bereich der Sitzstufen wird in Frage gestellt.

Die Anzahl der 98 geplanten Bäume erscheint sehr hoch. Vielleicht könnte der gestalterische Gesichtspunkt auch mit einer verminderten Anzahl an Bäumen geschaffen werden. Es ist nicht erkennbar, welches Baumscheibenmodell (offen/geschlossen) hier verwendet werden soll, hiervon sind jedoch die entstehenden Kosten abhängig.

ANMERKUNGEN DER VERWALTUNG ZU DEN ÜBERARBEITETEN ENTWÜRFEN

Verkehrsplanungsamt

Alle vier Entwürfe sehen vor, in der Straße Hinterm Bahnhof eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h einzurichten, zum Teil mit entsprechender Gestaltung als verkehrsberuhigte Multifunktionsfläche. Die Straße Hinterm Bahnhof erfüllt allerdings die Funktion einer Hauptverkehrsstraße und ist als solche klassifiziert.

Bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung von rd. 10.000 Kfz/24h ist zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung und ein Vorrang für Fußgänger und Radfahrer realisiert werden kann und ob z.B. die Gestaltung als „Shared Space“ eine Lösung darstellen könnte.

Die 25 Stellplätze, die für den Bedarf der Deutschen Bahn AG im östlichen Bereich der Wettbewerbsfläche gefordert wurden, werden bei allen Arbeiten zum Teil auf der Fläche angelegt, die für die Gestaltung des Vorplatzes des Osttunneldurchstichs vorgesehen ist.



ZUR ÜBERARBEITUNG VON HUTTERREIMANN, Berlin

- Um Durchgangsverkehr durch das angrenzende Wohngebiet zu verhindern, soll die Zufahrt zum Hotel nicht gleichzeitig als Quartierserschließung dienen. Deshalb muss die Durchfahrt von der Hotelvorfahrt zur Comeniusstraße für den allgemeinen Verkehr, z.B. mit einem Klapppfosten, unterbunden werden. Damit wäre auch gewährleistet, dass die geplante Straßenbahn in der Pillenreuther Straße nur selten durch Kraftfahrzeuge behindert wird, die die vorgesehene Linksabbiegemöglichkeit von der Pillenreuther Straße zur Hotelvorfahrt oder zu den Stellplätzen am westlichen Nelson-Mandela-Platz nutzen.
- Im Zufahrtsbereich von der Pillenreuther Straße zur Hotelvorfahrt und im Kreuzungsbereich Nelson-Mandela-Platz/ Comeniusstraße/ Galgenhofstraße sind die Kurvenradien nicht ausreichend groß für zu- und abfahrende Busse.
- Es sind nicht ausreichend Stellplätze für Busse des Schienenersatzverkehrs vorgesehen.



ZUR ÜBERARBEITUNG VON GH LAND GRABNER+HUBER, Freising

- Die Durchfahrt von der Hotelvorfahrt zur Comeniusstraße muss für den allgemeinen Verkehr, z.B. mit einem Klapppfosten, unterbunden werden, um Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet zu verhindern.
- Im Zufahrtsbereich von der Pillenreuther Straße zur Hotelvorfahrt und im Kreuzungsbereich Nelson-Mandela-Platz/ Comeniusstraße/ Galgenhofstraße sind die Kurvenradien nicht ausreichend groß für zu- und abfahrende Busse.
- Der überarbeitete Entwurf sieht in der Straße Hinterm Bahnhof eine Mittelinsel vor. Bei einer Fahrspur pro Richtung mit einer Breite von je 3,00 m ist ein trennender Mittelstreifen abzulehnen, da im Fall von Behinderungen durch liegengebliebene Fahrzeuge keine Ausweichmöglichkeit besteht. Auch der Radverkehr, der auf der Fahrbahn mitgeführt werden soll, könnte nicht überholt werden.
- Falls in der Straße Hinterm Bahnhof keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingerichtet werden kann, müssten beidseitig Radwege oder alternativ ein ausreichend breiter Zweirichtungsweg auf der Platzfläche angelegt werden.



ZUR ÜBERARBEITUNG VON PROF. GERNOT SCHULZ/ CLUBL94, Köln

- Die Durchfahrt von der Hotelvorfahrt zur Comeniusstraße muss für den allgemeinen Verkehr, z.B. mit einem Klapppfosten, unterbunden werden, um Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet zu verhindern.
- Im Zufahrtsbereich von der Pillenreuther Straße zur Hotelvorfahrt und im Kreuzungsbereich Nelson-Mandela-Platz/ Comeniusstraße/ Galgenhofstraße sind die Kurvenradien nicht ausreichend groß für zu- und abfahrende Busse.
- Der auf der Nordseite des Platzes vorgesehene Radweg ist mit 2,00 m für das zu erwartende Radverkehrsaufkommen zu schmal.
- Der Entwurf sieht keinen Anschluss des auf dem nördlichen Platz verlaufenden Radweges an den geplanten Fuß-/Radweg zwischen dem Osttunneldurchstich und der Allersberger Straße vor. Um diesen Weg zu erreichen, müsste der Radverkehr über die Zufahrt zum DB-Parkplatz geführt werden. Der Entwurf führt den auf dem Platz verlaufenden Radweg weiter auf dem nördlichen Gehweg entlang der Straße Hinterm Bahnhof. Diese Planung ist aufgrund der zu geringen Breite des Gehwegs nicht realisierbar und kein Ersatz für die geforderte Radwegverbindung.
- Der Entwurf sieht in der Summe zu wenige Stellplätze für Kiss & Ride, Taxis und den Schienenersatzverkehr vor.



ZUR ÜBERARBEITUNG VON PROF. RAINER SCHMIDT, München

- Die Durchfahrt von der Hotelvorfahrt zur Comeniusstraße muss für den allgemeinen Verkehr, z.B. mit einem Klapppfosten, unterbunden werden, um Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet zu verhindern.
- Im Zufahrtsbereich von der Pillenreuther Straße zur Hotelvorfahrt und im Kreuzungsbereich Nelson-Mandela-Platz/ Comeniusstraße/ Galgenhofstraße sind die Kurvenradien nicht ausreichend groß für zu- und abfahrende Busse.
- Falls in der Straße Hinterm Straße keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingerichtet werden kann, müsste der Querschnitt der Straße verbreitert werden, um beidseitig ausreichend breite Radwege anlegen zu können. Alternativ müsste ein Zweirichtungsradsweg auf dem Platz mit Anschluss an den Geh-/ Radweg vom Osttunnel-durchstich zur Allersberger Straße vorgesehen werden.

SÖR (Servicebetrieb Öffentlicher Raum)

ZUR ÜBERARBEITUNG VON HUTTERREIMANN, Berlin

Als Baumalternative wurden Schnurbaum, Esche und Robinien angeboten. Der Hain wurde etwas nach Norden verschoben, östl. wurde der vorhandene Baumbestand mit einbezogen, ebenso vor dem westl. Bürogebäude.

Die vorgenannten Änderungen sind so geringfügig, so dass an der ursprünglichen Stellungnahme festgehalten wird.



ZUR ÜBERARBEITUNG VON GH LAND GRABNER+HUBER, Freising

Die Baumart Platane wurde durch Roteiche ersetzt. Die Rasterpflanzung am Platz wurde etwas entzerrt, die Baumanzahl insgesamt dürfte sich durch die in der Straße „Hinterm Bahnhof“ neu vorgesehene Querungshilfe mit entsprechenden Baumpflanzungen aber nicht verändert haben.

Am Nelson-Mandela-Platz wurden weitere Ausstattungselemente untergebracht, z.B. Boulebahn, Wasserfilme, Ziergräser, die hohe Herstellungskosten und auch erhöhte Unterhaltskosten nach sich ziehen. Nähere Erläuterungen zu diesen Ausstattungselementen fehlen.

Ansonsten wird an der ursprünglichen Stellungnahme festgehalten.



ZUR ÜBERARBEITUNG VON PROF. GERNOT SCHULZ/ CLUBL94, Köln

Die ursprünglich vorgesehenen Rasenflächen Hinterm Bahnhof, welche von SÖR als Fortsetzung des Grünen Bandes des Südstadtparkes begrüßt wurden, wurden in befestigte Flächen umgewandelt! Als Alternative zu Eschen wurden Gleditsien oder Roteichen genannt. Die Veränderungen führen zu keiner wesentlichen Änderung der ursprünglichen Stellungnahme.



ZUR ÜBERARBEITUNG VON PROF. RAINER SCHMIDT, München

Das Begrünungskonzept bleibt unverändert, ebenso die Stellungnahme SÖR.

Eine Anregung von SÖR/1-S wurde aufgenommen. Die Busvorfahrt/Andienung der Busse und die Hotelandienung ist jetzt ohne Wenden möglich.



Hinsichtlich der allgemeinen Anmerkungen wird auf die Stellungnahmen zu den ursprünglichen Entwürfen verwiesen.

AUSWERTUNG DER ABGEBEBENEN **MEINUNGSZETTEL/
STICHPUNKTKÄRTCHEN** UND **DISKUSSIONSBEITRÄGE**
ZU DEN ORIGINALENTWÜRFEN
IM RAHMEN DES „OFFENEN BÜROS“

ALLGEMEINES

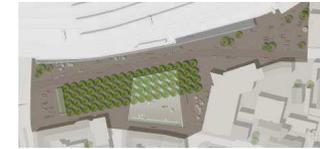
- Für Fußgänger und Radfahrer sollten die kürzesten Verbindungen benutzbar sein, also von den Bahnhofsausgängen zum Hummelsteiner Weg und Comeniusstraße. Grün sollte nicht in Reih und Glied, sondern organisch angeordnet sein, verschiedene Baumarten und Baumgruppen. Platz für Sträucher und kleinere Pflanzen soll eingerichtet werden. Kein neuer Aufseßplatz! Beschattung der Hauptwege durch Bäume ist wichtig. Statt aufwändiger Brunnen und Wasserflächen Pflegeauftrag an Anwohner für Pflanzflächen (wie Bürgerbeete am Karl-Bröger-Platz). Dynamik, Veränderung des Baumbestandes muss zugelassen sein. Hartholz-Weichholz gleichzeitig pflanzen, dann Weichholz fällen. Möglichst einheimische Bäume sollten gesetzt werden bzw. Naturverjüngung zugelassen werden. Feldulme gedeiht gut in der Stadt, Spitzahorn, Winter-/Sommerbirke, Stiel- und Traubeneiche, Kiefer
- Bäume sind sehr gut. Ihre Anordnung sollte chaotisch sein.
- Wichtig: Straße soll „langsamen“ Verkehr haben, Tempo 30 oder Mittelteil verkehrsberuhigt, Radfahrer brauchen keine eigenen Radwege neben der Straße, wenn Verkehr langsamer fließt. Durchfahrt für Radler Ost-West ist wichtig: Überquerung Celtisstraße. Durchfahrt für Radler nach Süden durch Hummelsteiner Weg ist ebenfalls sehr wichtig. Bäume und Grünes sind wichtig, Rasen nicht nötig.
- Bitte Radfahrern und Fußgängern den Vorrang auf der gesamten Straße „Hinterm Bahnhof“ geben. Mindestens aber alle 10 Meter Abstand auf dieser Straße sollten markierte Fußgängerüberwege für Querungen sein. Neben den Bahnhofszugängen sollten die meisten Radstellplätze sein, also nördlich der Straße
- Trinkwasserbrunnen/ Trinkwasserhahn gewünscht; viele Bäume -> Blickschutz, Schatten; Freiraum für Jugendliche schaffen, z. B. Graffitiwand, Skateboardfläche, billiger Getränkeverkauf -> kein Café Jugendliche haben in der Südstadt zu wenig Platz und Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit; Fahrradparken darf nicht kostenpflichtig sein; Glascontainer müssen bleiben.
- Südausgang Bahnhof wird nicht gewünscht. Nelson-Mandela-Platz ist Verkehrsinfrastruktureinrichtung. Beteiligte Arbeiten sind so einseitig orientiert, dass Einflussnahme nahe Null möglich ist. Reduzierung von Parkplätzen am Bahnhof erzeugt Suchverkehr und verhindert keinen Pendlerterror. Maßnahme zur Einschränkung des Individualverkehrs wäre eine Umweltzone.
- Einbindung von Anliegern auch weiterhin, z. B. wegen Vandalismus zur Identifikation mit dem Platz
- Wichtig: Berücksichtigung Bedarfe von Blinden/Sehbehinderten (BLINDENBUND) (wird relevant bei der Detailplanung): Querung der Straße „Hinterm Bahnhof“: Ampelregelung Einplanen von Anschlägen, Schwellen, Lichtquellen „Wollen keine Planung für Blinde, sondern funktionale und gestalterische Aspekte sollen miteinander verbunden werden“
- Kostenschätzung der vier Entwürfe durch die Büros ?
- Aufenthaltsqualität an anderen Stellen in der Südstadt sinnvoller
- Nutzung des Platzes für Stadtteilstädte

WERTUNGEN:

- Platz 4 bevorzugt, Platz 1 auch gut, Plätze 2 und 3 gefallen nicht
- Platz 1 durchgefallen, Platz 2 sehr gut (leichte Verbesserungen nötig), Platz 3 gut (vordere Freifläche gestalten), Platz 4 befriedigend (Verkehrskonzept Parken überarbeiten, Hotel An- u. Abfahrt sehr gutes Konzept)
- Platz 1 nicht gut, Platz 2 am Besten, Platz 3 gut, aber Pflasterfläche zu arg, Platz 4 auch gut, aber Verkehrs-/Parkplatzprobleme, die Hotellösung mit Bussen am Besten (Bewertung einer Sehbehinderten)
- Platz 4 am attraktivsten
- Platz 1 erinnert an Aufseßplatz (große Wunde in der Südstadt), Plätze 2 und 3 nicht sehr viel besser, Platz 4 ist sehr gut
- Platz 4 am Besten, Platz 2 am zweitbesten, Platz 1 wird abgelehnt
- Platz 1 ist der Favorit
- Plätze 1 und 2 sind zu geradlinig, nicht organisch genug. Am Besten wäre eine Kombination aus Platz 3 und Platz 4.
- 1. Platz ist der Beste, da alle Möglichkeiten für PKW und Fußgänger berücksichtigt wurden, offen
- Hutterreimann ist mein Favorit, der Entwurf macht die Südstadt noch wohnenswerter
- Die vier Projekte sind im Grunde gleich. Es fehlt etwas „Neues“. Siehe Park gegenüber, der wird für Hunde genutzt. Zum Lesen gehen die Leute eher in einen großen Park (lesen und in der Wiese liegen). Sitzgelegenheiten sind sehr wenig, da würden sich Menschen aufhalten. Es sollte bunt und verspielt werden, dies wäre auch repräsentativ für die Südstadt; Mülleimer, Graffitiwand, Skateboardplatz, die Glascontainer müssen stehen bleiben, kein kostenpflichtiger Fahrradstellplatz, nicht mehr Cafés, Bäckerei ist wichtig

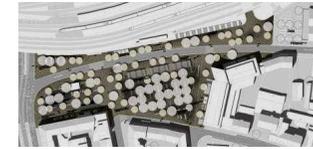
Grundsätzlich: Es waren mehr Besucher, die diskutieren wollten, als nur Infos abfragen.

ZU HUTTERREIMANN - ORIGINALENTWURF



- Schön sind der historische Fischbach, das Beleuchtungskonzept und die Verwendung von Zierkirschen.
- Gut, aber es besteht die Gefahr, dass die großen Dimensionen der einzelnen Elemente nicht angenommen werden
- 4 Reihen aus gleichaltrigen Bäumen und der Quartiersplatz nehmen keinen Bezug zu den gegebenen Achsen (Comeniusstraße-Südausgang, Hummelsteiner Weg-Südausgang); Wasserbecken und -fälle sind Barrieren.
- Es fehlen Pflanzflächen. Der Platz ist zu geradlinig, die auch noch gleichaltrigen Bäume sind nicht organisch angeordnet.
- Gut: klare Trennungen, mehr Fußwege am Bahnhofsaustritt
- Die Verkehrsführung ist gut. Straße Hinterm Bahnhof so gestalten, dass langsam gefahren wird (Pflaster, Schikanen)
- + Radfahrer gegenüber PKW bevorzugen, Fahrradverbindung auf den Straßen und Hummelsteiner Weg lassen (ADFC)
- + Querungen Fußgänger sollen in allen Richtungen möglich sein
- Zebrastreifen oder Abmarkierung ist nötig, für die Querung der Fußgänger Str. „Hinterm Bahnhof“
- + Parkplatz an der Pillenreuther Straße, da dort viel Verkehr und Unruhe ist
- Celtisplatz soll grün bleiben, nicht nur Parkplatz
- „Hinterm Bahnhof“ nördlich der Bühne auch Pkw-Stellplätze schaffen
- + Fahrradstellplätze am Westeingang sind gut, da viele dort den Zugang benutzen, unbedingt erhalten
- Fahrradstellplätze nach Osten verschieben zum Durchgang Bahnhof (vor eigentl. Eingang) zwischen Bäumen, Fahrradabstellplätze könnten im Tunnel untergebracht werden
- - Bäume nicht in Reihe und Glied anordnen, Querungen strikt vorgeben, 2 Möglichkeiten nur für Fußgänger mit Wegeverbindungen (Bund Naturschutz)
- + Wasserfläche gut für das Projekt „Wasserspielwiese“ nutzbar (Grüne Bänder)
- + wassergebundene Wegedecke = weicher Platzbelag mit Vorteil keine Hunde
- Sitzbänke mit Rückenlehnen auf dem Quartiersplatz gewünscht (ältere Menschen)
- Nichtbefahrbar Zone vor dem Hotel möglichst großzügig, nicht weniger als Bestand (Entre für Hoteleingang) + Bestuhlung
- Vorfahrtsmöglichkeit zum Hotel berücksichtigen (Ein-/ Ausladen, Anfahrt), Busse sollen durchfahren können (kein Rangieren)
- Barrierefreiheit auf Belange Sehbehinderter prüfen!
- - Platz wird zu „Party“-Parkplatz (Wochenende, abends); Wichtig: ältere Bevölkerung mit auf den Platz holen!
- - nicht zu edel, vornehm gestalten, wird nicht gern von den Südstädtern angenommen
- Sehr vorbildlich: Hummelsteiner Park! Teilkonzepte bitte übernehmen Ruhezone, sauber, angenehm
- - Durchgänge unter den Gleisen zu eng, drückend
- Platz am Südausgang wird mehr von Nürnbergern genutzt zur Abholung, Andienung Gleise

ZU GH LAND GRABNER+HUBER - ORIGINALENTWURF



- Unschön: Platanen
- Zu chaotisch
- Ein Parkplatz mitten auf dem Platz ist nicht schön, sollte geändert werden.
- Platz ist zu geradlinig, nicht organisch genug.
Der Parkplatz zwischen den Bäumen auf dem Hauptplatz stört.
- Neben den Bahnhofszugängen sollten die meisten Radstellplätze sein, also nördlich der Straße. Radler werden beim Südwestbahnhofsaustritt schlecht behandelt.
- Berücksichtigung Belange Jugendlicher,
z. B. Graffitiwand als Ort der Selbstverwirklichung, Beteiligung
- Pflanzen, Vegetation, Dynamisch, nicht in Reihe,
keine Platanen!, da zu dicht, dunkel; z.B.: Kopernikusplatz, Fußgängerzone (Bund Naturschutz)
- positiv Bäume auf Hotelvorplatz -> Mikroklima, Aufenthaltsqualität
- Durchgehende Buszufahrt vor Hotel
- „Infrastrukturplatz“
Parkplätze sollen hier nicht reduziert werden, da Nähe zum Hauptbahnhof und bei zu wenig Parkplätzen erhöhter Suchverkehr. Benachbartes Parkhaus steht immer leer, schlechte Zufahrt.
- Fahrradstellplätze mit größerem Fokus auf Bahnhofsausgänge (Zuordnung)
- Fahrradverkehr, Führung entlang/über Platzfläche
- Querung der Straße „Hinterm Bahnhof“: evtl. mit durchgängiger Mittelinsel/ Querungstreifen
- Wichtig: Berücksichtigung von Blinden/Sehbehinderten:
Querung der Straße „Hinterm Bahnhof“: Ampelregelung
Einplanen von Anschlägen, Schwellen, Lichtquellen
„Wollen keine Planung für Blinde, sondern funktionale und gestalterische Aspekte sollen miteinander verbunden werden“ (Blindenbund)
- Verkehrsplanungsamt: schließt Shared space aus, da zu viel Verkehr; wahrscheinlich keine Signalanlage erforderlich

ZU GERNOT SCHULZ/ CLUBL94 - ORIGINALENTWURF



- Schön: historischer Fischbach,
Unschön: Gestaltung, Abtrennung der Bahn
- Zu einfallslos
- Auf der Fläche vor dem Hotel wünscht man sich mehr Bäume.
- Café auf der Bahnhöhe ist gut.
- Die große kahle Fläche im Westteil stört. Die 3 Wasserbecken sind beim ersten Anschauen lustig, diese brauchen ständig Strom und sind im Winter tot. Hochbeete im Ostteil erinnern unangenehm an den alten Aufseßplatz. Innenteil des Ostteils ist schön wild. Fassade des Fahrradparkhauses sollte gegliedert werden. Direkt Verbindung Hummelsteiner Weg Südausgang fehlt.
- Gut: Baumreihe am Bahnhof entlang und die relativ große Grünfläche.
- Vorteilhaft sind die Beete, also auch niedrige Bepflanzung und die Radstation.

- Aufenthaltsqualität für Kinder auf dem Platz verbessern
- Platzfläche und Grünfläche im Entwurf vertauschen
- Befahrbarkeit des Platzes für Fahrradfahrer verbessern
- Beruhigung des Verkehrs auf der Straße Hinterm Bahnhof (Tempo 30)
- Durchsetzung des Parkverbotes am Fahrbahnrand durch Poller/ Masten
- Kiss + Ride
- Stärkere Betonung der Achse Südeingang-Hummelsteiner Weg
- Betonung der Achse Südeingang-Comeniusstraße
- Abschirmung des Straßenlärms problematisch -> verbessern (evtl. durch Bäume?)
- Nutzung des Platzes für (Stadtteil-) Feste
- Bereitschaft der Bevölkerung, kostenpflichtige Radstellplätze zu nutzen wird in Frage gestellt
- Hitzeentwicklung auf freier Platzfläche im Sommer besser berücksichtigen

ZU PROF. RAINER SCHMIDT - ORIGINALENTWURF



- Schön: Belag, Platz bei Nacht, viel Grün
Unschön: Gefahr Hundeklo, Fußballplatz
- Platz ist ansprechend strukturiert: viel für die Stadt und viel für die Anwohner zu bieten
- gut: Bestand im Westteil bleibt erhalten, der gesamte Platz wird mit Bäumen ausgefüllt.
Der schnellste Weg vom Hummelsteiner Weg zum Südausgang für Radfahrer und vor allem Fußgänger sollte noch eingerichtet werden. In die zentrale Platzfläche sollten noch Pflanzbeete eingegliedert werden. Das Fahrradparkhaus sollte in der Fassade untergliedert sein. Statt der Stufen als Sitzgelegenheiten sollten einzelne Bänke mit Lehnen und Böschungen angelegt werden. Verbindung Comeniusstraße-Südausgang sollte noch beschattet werden.
- Gut: Baumreihe am Bahnhof entlang und die relativ große Grünfläche.
- Es gefällt, dass die bestehenden Bäume erhalten bleiben und der freie Platz nur klein ist.

- Fußgängerüberweg vor dem Südausgang wird gewünscht
- Wasserelemente fehlen auf dem Platz
- keine Bus-Wendeplatte vor Hotel Merkur besser eine Durchfahrtsschleife
- 6 zusätzliche Parkplätze entlang der Straße Hinterm Bahnhof, gegenüber Ostdurchstich gewünscht
- keine Platanen pflanzen
- größere Bäume pflanzen
- Fahrradspur in der Verlängerung Hummelsteiner Weg zur Straße Hinterm Bahnhof
- Radweg an der Fahrbahn/ auf der Fahrbahn (Zweibahn) (Straße Hinterm Bahnhof)
- Belange Blinder berücksichtigen