

### Betreff:

### **Zürcher Straße**

**Freiflächen- und Platzgestaltung um den U-Bahnhof Großreuth b. Schweinau in zwei Varianten und weiteres Vorgehen**

### Entscheidungsvorlage

#### **Ausgangssituation**

Grundlage der städtebaulichen Entwicklung in Großreuth b. Schweinau ist das im Stadtplanungsausschuss (AfS) am 03.12.2009 beschlossene Gesamtstrukturkonzept und der daraufhin eingeleitete Bebauungsplan Nr. 4601 „Großreuth b. Schweinau“.

2013 wurde ein städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb für den Bereich des künftigen U-Bahnhofs „Großreuth bei Schweinau“ durchgeführt. Darin ging es um die Bebauung um den U-Bahnhof und die Grün- und Freiflächen. Der daraus hervorgegangene Siegerentwurf der Architekten Kappler und Sedlak zusammen mit Adler & Olesch Landschaftsarchitekten wurde vom AfS am 19.09.2013 als Grundlage der weiteren Planungen beschlossen. Um den Siegerentwurf umzusetzen, wurde im AfS am 03.03.2016 das Bebauungsplanverfahren Nr. 4614 „Zürcher Straße“ eingeleitet und die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen.



Zürcher Straße Rahmenplanung Adler & Olesch 2017



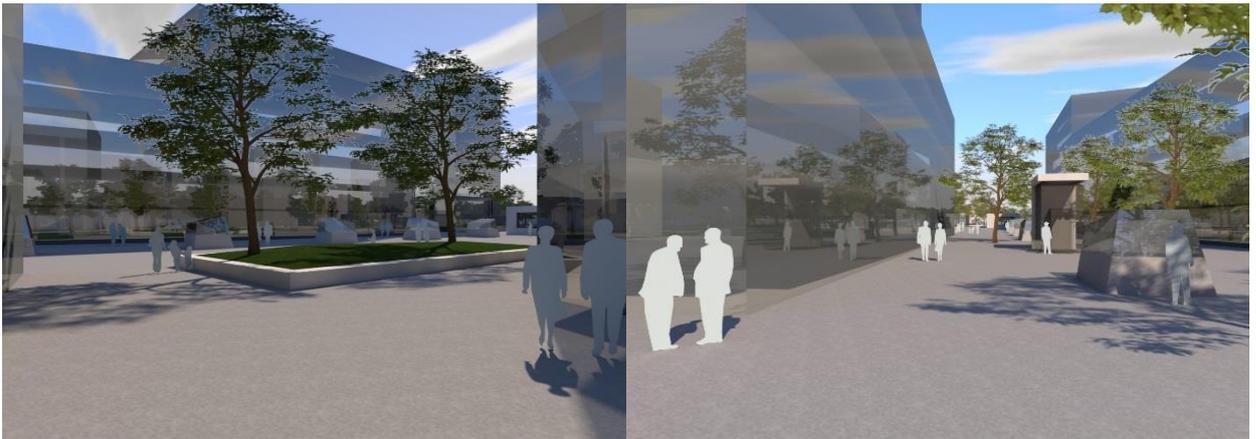
**Bebauungsplanausschnitt B-Plan 4614 Aktueller Stand**

Der U-Bahnhof selbst wurde unter der Leitung des U-Bahnbauamts von den Architekten Berschneider und Berschneider aus Neumarkt geplant und ist in seiner Endausbauphase.

**Zentraler Platz**



Der Platz wird mit wenigen markanten, aber gut und präzise gesetzten 5 bis 9-geschossigen Baukörpern begrenzt. Durch die nicht rechtwinkligen Baufluchten entstehen spannende Zwischenräume, welche immer auch eine Blickbeziehung zu den danebenliegenden Grünflächen ermöglichen. Polygonale, sehr skulpturale Einzelbaukörper bilden einen neuen Stadtraum um die geplante U-Bahnstation „Großreuth bei Schweinau“. Die den Platz begrenzenden Erdgeschossnutzungen, vielfältige Raumsequenzen, kraftvolle 5 bis 9-geschossige Baukörper sollen eine, dem Ort angemessene, urbane Adressbildung ermöglichen. In geschickter Weise wurden Stadt- und Naturräume miteinander verwoben, die sozialen Einrichtungen wie Kinderhort, Kindergarten und Kinderkrippe sind durch die Nähe zum Platz und zu den Grünräumen gut angeordnet. Die Platzierung des höchsten Gebäudes mit der größten Anzahl an Wohneinheiten an der U-Bahnstation steht direkt an einer parkartigen Grünanlage und ist ein klares Statement zum urbanen Leben in einer Großstadt.



Blick von Züricher Straße auf Platz

Platz Blickrichtung Park

Im Vergleich zum Wettbewerbsentwurf wurde die Geschossigkeit im Zentrum und die Wegeführung innerhalb der Grünflächen angepasst. Die Platzflächen um den U-Bahnhof reichen bis an die Gebäude heran und sollen weitgehend frei von Kraftfahrzeugen nur Fußgängern und Radfahrern dienen und als beschränkt öffentlicher Weg gewidmet werden. Die Flächen sind so großzügig dimensioniert, dass Flächen für Außengastronomie und nichtkommerzielle Aufenthaltsbereiche möglich sind. Ein Teil der Bäume sind zu erhöhten Bauminseln zusammengefasst, die die Platzfläche geschickt unterteilen und Grünräume mit Aufenthaltsqualität innerhalb der Platzfläche bilden.

Während die oberen Geschosse der Baukörper hauptsächlich aus Wohnungen bestehen sollen, werden in den beiden unteren Geschossen Einzelhandel, Gastronomie, soziale Einrichtungen und Dienstleistungen angeordnet, um die Funktionen eines lokalen Zentrums übernehmen zu können.

### Platzgestaltung

Von den Vorschlägen des Landschaftsplaners zur Ausgestaltung der Platzfläche in unmittelbarer Umgebung der U-Bahnhaltestelle wurden zwei Varianten ausgewählt und dem AfS vorgestellt.

Durch den Bauablauf, welcher die Errichtung der Gebäude und der unter der Platzfläche gelegenen Tiefgaragen erst nach Fertigstellung der U-Bahn möglich macht, wurde ein gestalterisches Konzept gesucht, welches flexibel und gestalterisch so robust ist, dass eine etappenweise Erstellung der Oberflächen möglich ist. Da die Tiefgaragen der Wohn- und Geschäftsgebäude bis an die U-Bahnrohre heranreichen können, wird die endgültige Platzoberfläche erst hergestellt, wenn die Gebäude fertig gebaut sind. Bis dahin soll eine

provisorische Asphalterschicht aufgebracht werden, um den Betrieb der U-Bahnhaltestelle im Bauumfeld zu gewährleisten. U-Bahn und angrenzende Bebauung können aus logistischen Gründen nicht gleichzeitig gebaut werden, so dass die U-Bahnhaltestelle während der Bauphase inmitten von Baustellen liegt.

#### Gestaltungskonzepte für die Platzoberfläche



© BBS Landscape Engineering Hamburg

Das Gestaltungskonzept „**Plattenbänder**“ schlägt einen flächigen Plattenbelag aus mittel- bis großformatigen Betonplatten mit Natursteinvorsatz (Größen bis 80 x 40 cm) vor. Die Flächen werden durch eine unregelmäßige polygonale Bänderung in unterschiedlichen Farben und Formaten in Nord-Süd-Richtung gegliedert. Die Verlegerichtung der Platten erfolgt in Ost-West-Richtung. Zwischen den Bändern werden Stahlschienen gesetzt.



© Kuhn Truninger Architekten Zürich

Das Gestaltungskonzept „**Steinerne Inseln**“ schlägt einen durchgehenden Asphaltbelag vor, der nahtlos an die Parkwege anschließen kann. Das städtebauliche Prinzip der polygonalen, frei schwimmenden Baukörper wird in Form von Ortbeton-Schollen in der Oberflächengestaltung wiederholt. Diese Schollen können gliedernd wirken, oder Funktionen wie Hochbeete oder Geländesprünge abbilden.

#### Kosten Platz

Gemäß Berechnung des Büros Adler & Olesch fallen für die beiden Varianten „Bänderung“ und „Steinerne Inseln“ folgende Erstellungskosten an für den ca. 7.500 m<sup>2</sup> großen Platz an:

„Plattenbänder“	Gesamtkosten brutto	€ 2 398 900.-
„Steinerne Inseln“	Gesamtkosten brutto	€ 2 288 200.-

Die Verwaltung empfiehlt, das Gestaltungskonzept „Plattenbänder“ weiterzuverfolgen.

### Park: Konzept in zwei Varianten

Das ursprüngliche Konzept der Wettbewerbsgewinner wurde in zwei Varianten weiterentwickelt. Wie bereits im Wettbewerbsentwurf enthalten, gibt es im direkten Umfeld der U-Bahnhaltestelle eine öffentliche, befestigte Fläche, welche bis an die Gebäude heranreicht. Der städtische Raum geht über in den Park mit begehbaren Rasenflächen, Bäumen, Spielplätzen und Sportflächen.

Ziel der Freiraumplanung war es, die Bedürfnisse von Erholung, Freizeit, Spielen, Artenschutz, ökologischer Ausgleich und Entwässerung sowie den Hochwasserschutz unter einen Hut zu bringen.



Züricher Platz und Park Variante mit „Parkwiese“

Plan: Adler & Olesch Landschaftsarchitekten

Der Unterschied beider Varianten ist die Wasserfläche, die im Wettbewerbsentwurf den öffentlichen Platz abschließt. In der Variante „Parkwiese“ ist die Wasserfläche zugunsten einer offenen Rasenfläche weggelassen.

Die beiden Varianten wurden im Hinblick auf Kosten und Unterhalt gegenübergestellt und miteinander verglichen. Wichtig für die Stadt Nürnberg ist nicht nur der Blick auf die Herstellungskosten, sondern auch auf die jährlichen Unterhaltskosten beider Varianten.

## Variante mit See



Park Variante mit See

Bild: Adler & Olesch Landschaftsarchitekten

Ein wichtiges Element im Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs war die Wasserfläche, angrenzend an den neuen Quartiersplatz, die als Regenwasserrückhaltebecken vorgesehen war. Die Wasserfläche sollte eine harte Kante mit Sitzstufen zur Bebauung und eine natürliche Grenze zum Park erhalten. Diese Wasserfläche ist ein städtebaulicher Akzent mit starkem Identifikationswert. Sie ermöglicht eine hohe Aufenthaltsqualität am Platz. Sie begrenzt den künftigen Quartiersplatz und bildet die Grenze zum Grünraum. Für das Entwässerungskonzept ist der See nicht erforderlich. Da sich die Wasserfläche teilweise über der U-Bahn und den Tiefgaragen befindet, sind beim Bau und Betrieb besondere Vorkehrungen zu treffen.

Bei einer ausschließlichen Speisung des Sees aus Regenwasser ist über den Jahresverlauf ein stark wechselnder Wasserstand zu erwarten. Es ist zu erwarten, dass Mauer, Treppen und die Abdichtung aus Asphaltmastix bei Niedrigwasser frei liegen. Dies ist gestalterisch unbefriedigend und kann durch veränderliche Absturzhöhen sowie durch das Freilegen veralgter Flächen auch zu Einschränkungen der Verkehrssicherheit führen.

Es ist zudem unwahrscheinlich, dass die Wasserqualität bei Hitze und Niedrigwasser in ausreichender Qualität gehalten werden kann. Es besteht vielmehr die Gefahr, dass das Gewässer kippt. Dies würde dann zu einer Geruchsbelästigung sowie zu einem Absterben des Fischbestandes führen. Ein solcher Bestand ist durch Bestand von Bürgern oder dem Einbringen von Eiern durch Wasservögel in der Regel nicht zu vermeiden. Zum Erhalt der Wasserqualität, sowie zur Stabilisierung des Wasserspiegels im See wäre eine Einspeisung von Wasser, z.B. durch einen Grundwasserbrunnen, vorzusehen. Dies erfordert eine zusätzliche Investition für die Errichtung der Brunnen sowie zusätzliche Unterhaltskosten für deren Betrieb und Unterhalt, je nach Anzahl der Brunnen und deren erforderlicher Betriebsdauer.

Nach neuesten Erkenntnissen ist die Wasserfläche weder für die Entwässerung des Platzes noch als Rückhaltebecken für Oberflächenwasser erforderlich und somit für ein funktionierendes Entwässerungssystem entbehrlich.

### Variante mit „Parkwiese“



Park Variante mit „Parkwiese“

Bild: Adler & Olesch Landschaftsarchitekten

Die Planungsalternative sieht statt der zentralen Wasserfläche eine Rasenfläche vor, die als betretbare Aufenthalts- und Spielfläche genutzt werden soll. Die „Parkwiese“ bildet einen weichen Übergang vom urbanen Platz mit seinen hohen Gebäuden um die U-Bahnhaltestelle und dem Park mit Grün- und Erholungsflächen und Wegen.

### Entwässerung

Einen wichtigen Bestandteil der Freiraumplanung bildet das Entwässerungskonzept. Dazu wurden die Spezialisten des Ingenieurbüros Miller beauftragt, eine Planung zu erstellen, welche die anfallenden Oberflächenwässer nach Möglichkeit in den Grünflächen versickert und so die Forderung nach einer nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung umsetzt. Das anfallende Regenwasser soll in Teilbereichen des Parks in offenen Mulden versickert werden. Wichtig ist dabei die Aufnahme des 100-jährigen Hochwassers. Bei diesen seltenen Ereignissen kann das Wasser in einigen Bereichen längere Zeit stehen, bevor es vom Erdreich aufgenommen wird und für diese Zeit wird der Park nur eingeschränkt nutzbar sein. Da sich das statistisch nur wenige Male pro Jahrhundert ereignet, wird diese Nutzungseinschränkung in Kauf genommen. Dafür kann so gewährleistet werden, dass das Hochwasser keine weiteren Schäden anrichtet. Beim 5-jährigen Starkregenereignis wird ebenfalls in den Mulden entlang der Wege das Wasser kurzfristig stehen bleiben.

## Kosten Park

Gemäß Berechnung des Büros Adler & Olesch fallen für die beiden Varianten folgende Erstellungskosten an, die laufenden Unterhaltskosten wurden durch SÖR/G ermittelt.

Pos.		Variante mit See	Variante mit „Platzwiese“
510	HERRICHTEN DER GELÄNDEOBERFLÄCHE	138 300.-	147 600.-
520	BEFESTIGTE FLÄCHEN	1 925 000.-	1 925 000.-
530	BAUKONSTRUKTIONEN IN AUSSENANLAGEN	1 541 100.-	232 100.-
540	TECHN. ANLAGEN IN AUSSENANLAGEN	162 400.-	162 400.-
550	EINBAUTEN IN AUSSENANLAGEN	252 700.-	312 200.-
570	PFLANZEN- UND SAATARBEITEN	278 100.-	304 800
590	SONST. MASSNAHMEN IN AUSSENANLAGEN	103 100.-	103 100.-
	<b>GESAMTKOSTEN BRUTTO</b>	<b>4 400 600.-</b>	<b>3 187 200.-</b>

## Folgekosten Park und Platz

Pos.		Variante mit See	Variante mit „Platzwiese“
	Unterhalt Platzfläche	40.000.-	40.000.-
	Unterhalt Grünflächen (einschließl. Einbauten und Spielgeräte)	130.000.-	135.000.-
	Unterhalt Wasserflächen	30.000.-	-
	<b>Gesamtunterhaltskosten pro Jahr</b>	<b>200.000.-</b>	<b>175.000.-</b>

Der Park würde mit See rund 4.30 Mio €, mit Parkwiese rund 3.18 Mio € kosten. Für die Planung des Parks wird ein VgV Verfahren durchgeführt.

Die städtischen Mittel werden aus dem BIC Ansatz bereitgestellt. Im Gegensatz zur U-Bahn, welche vom Freistaat gefördert wird, kann die Platzfläche im Umfeld der U-Bahnhaltestelle nicht gefördert werden. Die Folgekosten für die jährliche Pflege des Parkes betragen nach Schätzung SÖR ca. 200 000.- € für die Variante mit See bzw. 175 000.- € für die Variante mit „Parkwiese“ pro Jahr. Damit wird die Variante mit See von SÖR als deutlich intensiver im Unterhalt eingeschätzt.

Die Verwaltung bevorzugt die Variante mit der Parkwiese einerseits aufgrund der geringeren Herstellungs- und Unterhaltskosten und andererseits weil die Wasserfläche bei nicht konstantem Füllstand oft auch Teile des Beckengrundes aus einer Asphaltdecke zeigen würde. Die „Parkwiese“ hingegen würde den Bewohnern dagegen das ganze Jahr über als nutzbare Fläche für unterschiedliche Aktivitäten zur Verfügung stehen.

## **Zeitplan**

Der U-Bahnhof soll planmäßig Mitte 2020 in Betrieb gehen. Bis dahin soll eine provisorische Oberfläche im unmittelbaren U-Bahnbereich hergestellt werden. Der Platz selber kann erst komplett fertiggestellt werden, wenn die angrenzende Bebauung errichtet wurde, denn ein großer Teil der Platzfläche befindet sich über den Tiefgaragen der angrenzenden Wohn- und Geschäftsgebäude.

## **Fazit**

Der Platz um die neue U-Bahnhaltestelle „Großreuth“ der Linie 3 im Nürnberger Westen soll ein identitätsstiftender Ort im Zentrum der bestehenden und der neuen Bebauung werden und vielfältige Funktionen für die Bewohner des Quartiers übernehmen. Durch die großzügige Vernetzung des Platzes mit dem Grünraum und die Integration in das städtische Wegenetz, werden die Freiflächen einen wichtigen Teil der Grünverbindung und der Naherholungsflächen für das Quartier darstellen. Die Gestaltung ist wirtschaftlich und angemessen. Die Entscheidung für eine der beiden Varianten ist die Voraussetzung, dass die Entwurfs- und Ausführungsplanung beauftragt werden kann.