

Betreff:

Wettbewerb „Tor zum Tiefen Feld“, Ergebnisse, Eckdatenbeschluss

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

Ein Großteil des ca. 5000 m² großen Wettbewerbs-Grundstücks konnte durch den Investor „boxofbrix“ erworben werden. Ein Teil gehört der Stadt und ein weiterer Teil ist in privater Hand. Der Investor strebt die städtebauliche Entwicklung und Neuordnung des gesamten Areals an. Es sind dabei auch städtische Flächen betroffen.

Das Wettbewerbsgrundstück ist zurzeit nur teilweise genutzt. Südlich des Altastes der Rothenburger Straße, die mit dem Bau der neuen Brücke ihre verkehrliche Bedeutung weitgehend verloren hat, befindet sich ein Gewerbebetrieb (Autowerkstatt). Nördlich und westlich der Rothenburger Straße sind derzeit hauptsächlich großflächige Einzelhandelsbetriebe angesiedelt.

Die Fläche liegt außerhalb der angrenzenden Bebauungspläne des Tiefen Feldes.

Auf der Grundlage des Grundsatzbeschlusses des Stadtplanungsausschusses vom 03.03.2021 wurde vom Investor ein ergebnisoffener Wettbewerb durchgeführt, um ein städtebauliches und landschaftsplanerisches Gesamtkonzept zu entwickeln, das einen Hochpunkt als städtebauliche Akzentuierung im Anschluss an die geplante Gebietsentwicklung „Tiefes Feld“ vorschlägt. Das zukünftige bauliche Pendant schräg gegenüber der künftigen Kreuzung an der Neuen Rothenburger Straße wird derzeit als VI-VIII-geschossige Bebauung im B-Plan Nr. 4445b vorgesehen.

Wettbewerb

Der Wettbewerb wurde vom Nürnberger Büro MT2 Architekten betreut und in die Vorbereitung der Auslobung waren die städtischen Dienststellen eingebunden. Besonderes Augenmerk musste auch auf die Umwelthemen Umgang mit Wasser, Klimaanpassung und Klimaschutz gelegt werden. Speziell für diese Themen wurde vom Auslober für den Wettbewerb mit Peter Trute von Geo-Net Umweltconsulting ein renommierter Berater hinzugezogen.



Luftbild mit Wettbewerbsumgriff Bild: ©Stadt Nürnberg 2020, Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Im Juli 2021 wurde der städtebauliche Ideenwettbewerb ausgelobt. Das Ziel des Wettbewerbs war es für das Grundstück die optimale Lösung in Bezug auf städtebauliche und landschaftsräumliche Qualität, Gestaltung, Nachhaltigkeit, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit zu finden. Sieben Büros waren eingeladen Vorschläge einzureichen. Der Wettbewerb wurde durch das erfahrene Nürnberger Büro MT2 Architekten hervorragend vorbereitet und betreut.

Am 1. Oktober war es soweit und das Preisgericht unter Vorsitz von Prof. Hubert Kress konnte über die sieben eingereichten Arbeiten entscheiden.

Im Preisgericht waren neben Vertretern des Investors:

- Prof. Barbara Engel, Architektin und Stadtplanerin, Mitglied des Baukunstbeirats
- Matthias Niemeyer, Architekt, Nürnberg
- Siegfried Dengler, Leiter Stadtplanungsamt
- Christian Neuburger, Architekt und Stadtplaner, Ingolstadt
- Sophie Bermüller, Architektin, Nürnberg
- Michael Leibrecht, Zirndorf
- Maurice Oliver, Nürnberg
- Kevin Kienle, Bürgerverein Nürnberger Westen e.V.
- Dr. Susanne Hoffmann, Wirtschaftsförderung Nürnberg

Das Preisgericht wurde in Fragen des Klima- und Umweltschutzes fachlich unterstützt durch:

- Peter Trute, Geo Net Umweltconsulting
- Mechtild Wellmann, Umweltamt

Am Ende wurden einstimmig drei Arbeiten prämiert:

1. Preis Köppen Rumetsch Architekten, Nürnberg
2. Preis abp architekten und stadtplaner, München
3. Preis superwien urbanism, Wien

1. Preis Köppen Rumetsch Architekten, Nürnberg



1. Preis Köppen Rumetsch Architekten, Nürnberg

Bild: Köppen Rumetsch



1. Preis Köppen Rumetsch Architekten, Nürnberg

Bild: Köppen Rumetsch

1. Preis Köppen Rumetsch Architekten, Nürnberg

Auszug aus dem Jurybericht:

Städtebau und Quartiersentwicklung

Der Entwurf überzeugt durch eine sehr differenzierte Auseinandersetzung mit dem Ort. Hinter einer klaren Adressenbildung durch einen kleinen südwestlich gelegenen Platz als Entree entwickelt sich der überraschende Ansatz. Jedes Bauteil der drei gesetzten Gebäude hat eine klare Adresse, das Quartier insgesamt liegt an einem einladenden Vorplatz im Südwesten. Mit einer Verschiebung des Hochpunkts nach Osten entwickelt sich im adressgebenden 9-geschossigen Baukörper im Westen auf einem gemeinsamen Sockel der 17-geschossige Hochpunkt im östlichen Teil des Areals neben der Bahn. Somit wird ein überraschender Auftakt in der von Osten kommenden Rothenburger Straße durch das Hochhaus erreicht. In der Achse der von Westen kommenden „Neuen Rothenburger Straße“ steht das 9-geschossige Auftaktgebäude ebenfalls als „point de vue“. Zum Handels- und Gewerbegebiet steht ein 5-geschossiger dritter Baukörper. Durch diese Interpretation der Aufgabenstellung werden die Identifikationsaufgaben der Quartiersplanung eigenständig und in überzeugender Weise gelöst. Der Innenhof wird als Zentrum und kommunikativer Mittelpunkt des gesamten Quartiers spürbar.

Die Lage und Anmutung des „Vorplatzes“ zur Rothenburger Straße ist gut gelöst. Allerdings wird die Situierung der drei einzelnen, bestimmenden Bauteile hinsichtlich deren städtebaulicher Präsenz im urbanen Raum intensiv betrachtet und auch kontrovers diskutiert. Die fein herausgearbeitete Nutzungsdifferenzierung der Baukörper ist sehr angemessen. In den obersten Geschossen wird im Hochhaus Wohnen mit Loggien hinter der dort ausdifferenzierten Fassadenkontur angeboten. Hier wird aus dem sehr ruhig wirkenden Bau ein lebendiger Baustein der Stadt.

Die Sockelzone mit den darauf angeordneten einzelnen Bauteilen umstehen einen urbanen Platz, der durch die vielfältigen EG-Nutzungen und die Zugänge in die einzelnen OGs der Bauteile ein ausgezeichnetes Quartiersleben verspricht.

Nutzungsangebote

Die Nutzungsangebote werden vielfältig verortet. Geklärt werden muss die Lage zur Bahn und die damit einhergehenden Maßnahmen zum Emissions- und Erschütterungsschutz. Die vorgelegte zweigeschossige TG unter dem Hochpunkt muss dahingehend überprüft werden, dass ein Mobilitätskonzept erstellt werden kann, um die Verteilung der verbleibenden Plätze für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den beiden Grundstücken angemessen verteilen zu können.

Realisierung und Wirtschaftlichkeit

Die gegebenen Grenzen werden nicht an allen Stellen eingehalten. Vor allem die Grundstücksüberschreitungen des Hochhauses müssen weiter beleuchtet werden. Eine Grundstücksarrondierung ist erforderlich, die Erschließung ist zu klären und anzupassen.

Die technische Realisierbarkeit scheint durch die klare Struktur wirtschaftlich gegeben zu sein. Wichtig sind Klärungen der Fragestellungen der Baukörper entlang des Bahnkörpers bezüglich der Emissionen und der Erschütterungen. Die TG Geschosse liegen teils unter dem Bahnhöheniveau und würden hohe konstruktive Investitionen erfordern, daher sind die Stellplatzanforderungen im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes zu prüfen und die Stellplätze anders zu verteilen.

In diesem Zusammenhang sind die Zufahrten und Erschließungen zu prüfen.

Klimabetrachtung/Freiraum, Grünflächen und Klimaanpassung

Die Eingriffe in die Böschung sollten abgewogen und auf ein Minimum reduziert werden.

Die städtische Ausbildung des Quartiers führt zu einer hohen Versiegelung der zu bebauenden Flächen und somit bleibt wenig Fläche zur Regenwasserversickerung. Die großen nutzbaren grünen Dachflächen können der Binnenerhitzung entgegenwirken. Die Freiraum- und Grünflächenausstattung ist deutlich ausbaufähig. Ebenerdige Flächen sind oft versiegelt, was zu einer höheren Aufheizung der Bereiche führen kann. Insgesamt ist das Freiflächenkonzept im weiteren Prozess planerisch zu präzisieren.

Eine Unterbauung der Freiflächen findet nicht statt, wodurch sie ihre Kühlfunktion erfüllen können. Die Dächer auf den Zwischengeschossen werden intensiv begrünt und können über ihren Parkcharakter als klimaökologische Ausgleichsräume fungieren.

Die Nachhaltigkeit muss als integrales Thema entwickelt werden, durch die einfache Baukörperstruktur sind hier vielfältige Ansätze denkbar.

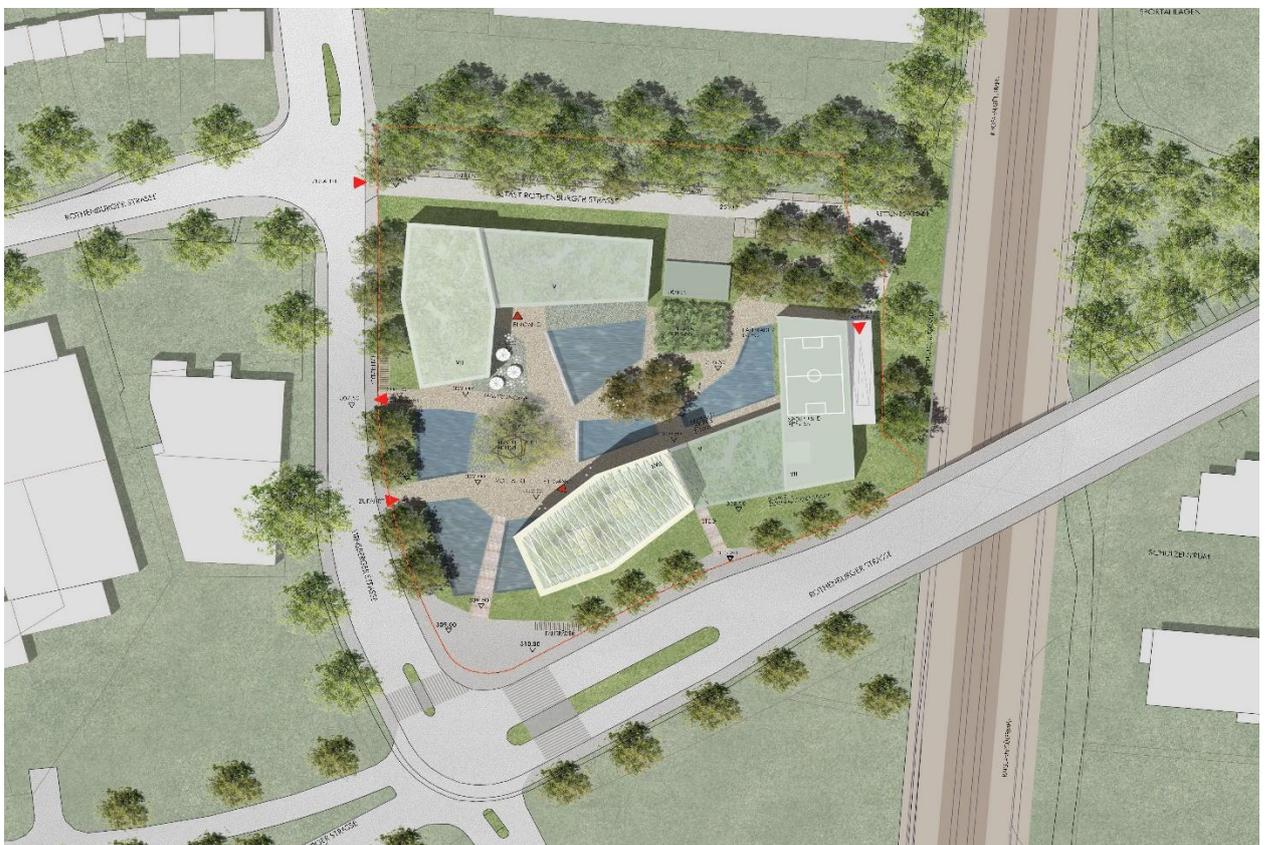
Durch die SW-NO ausgerichtete Gebäudefront werden die nächtlichen Kaltluftflüsse auf der regionalen Ebene deutlich gestört werden.

2. Preis abp architekten und stadtplaner, München



2. Preis: abp architekten und stadtplaner, München

Bild: abp architekten



2.Preis: abp architekten und stadtplaner, München

Bild abp architekten

2. Preis abp architekten und stadtplaner, München

Auszug aus dem Jurybericht:

Städtebau und Quartiersentwicklung

Die städtebauliche Setzung erreicht mit gestalterischer Vielfalt eine interessante Anpassung an die vorhandenen Strukturen. Die beiden winkelförmig angeordneten Strukturen aus polygonalen Körpern umschließen einen Platz.

Zwischen den zwei Bauteilen öffnet sich ein gut proportionierter Raum. Die Flächen sind jedoch mit den zahlreichen Wasserflächen unausgewogen und falsch besetzt. Straßenseitig im Westen verschließen zwei Baumpaare den adressbildenden Platzraum unnötigerweise. Eine Dreiergruppe von Hochstämmen und ein weiterer kleiner Park an der Bahn werten den Freiraum atmosphärisch angenehm auf.

Die polygonalen Baukörper fügen sich in die Komposition gut ein. Durch die differenzierten Gebäudekantungen entwickeln sich positive Fassadenabwicklungen. Die Bauteile erhalten jeweils angemessene, gut proportionierte Dimensionen.

Durch das Zurücknehmen des Hochpunktes westlich von der Straße nach Osten öffnet sich der Platz zwischen den Bauteilen. Das mögliche Entree wird durch eine nicht ausgeprägte Gestaltung mit Wasserbecken und Steganlagen verhindert.

Nutzungsangebote

Die Situierung des Parkhauses an der Bahn ist an sich zu begrüßen. Die Sockelzone mit abschließender Garage ist allerdings ein sehr bestimmender räumlicher Abschluss für das Gesamtensemble ohne urbane Qualität. Das differenzierte Angebot weiterer Nutzungen im Zwischenbauteil für Sport und Parken könnte bei entsprechender Organisation eine höhere Qualität zum Binnenraum des Platzes erreichen lassen. Positiv sind die Begrünungsmöglichkeiten und die „Lebendigkeit“ in der Ostfassade durch die Rampenführung der Garagen dort. Im Erdgeschoss ist zum Platz hin zu wenig urbane Qualität angeordnet.

Insgesamt ist das Angebot der Nutzung des obersten Geschosses ausbaufähig, es ist noch kein „krönender“ Abschluss.

Die vorgeschlagenen Angebote zur Nachhaltigkeit für den Gebäudetypus werden begrüßt. Ob die Ausbildung eines Glashauses im obersten Geschoss für das Konzept erforderlich ist, muss abgewogen werden.

Realisierung und Wirtschaftlichkeit

Die gegebenen Grenzen werden nicht an allen Stellen eingehalten. Eine Grundstücksarrondierung ist erforderlich, die Erschließung ist zu klären und anzupassen.

Die differenzierten Fassaden mit eindeutig lesbarer Verschattung und deren konstruktiv einfache Struktur werden ausdrücklich positiv bewertet.

Die angebotene Mehrfachnutzung von Parken, Kultur und Sport auf dem Zwischenbauteil und der Garage mit zusätzlicher Tiefgarage wird intensiv diskutiert. Vor allem die Fragen der urbanen Qualität und der Wirtschaftlichkeit in Erstellung und Betrieb überzeugen nicht eindeutig.

Die vorgegebene Gebäudehöhe wird deutlich überschritten. Die Geschosshöhen sind der Nutzung anzupassen und sollten evtl. reduziert werden.

Die Stellplätze für das nördliche Nachbargrundstück sind bei dem Konzept auch auf diesem unterzubringen. Damit würden die TG-Geschosse entfallen können.

Klimabetrachtung/Freiraum, Grünflächen und Klimaanpassung

Es wird eine einfache und schlüssige Wegeverbindung zur Rothenburger Straße angeboten, die soviel Freiraum belässt, dass die vorhandene Böschung beibehalten werden kann.

Generell besticht der Freiraum durch geringe Versiegelung der Freiflächen. Der Entwurf bietet viele Freiflächen, die auch zur Retention nutzbar sind oder die bepflanzbar wären.

Die Freiraum- und Grünflächenausstattung ist im Verhältnis sehr hoch. Allerdings ist ein hoher Anteil der Freiflächen als Gewässer ausgeformt. Klimaökologisch sinnvoller wäre hier ein größerer Anteil von Grünflächen mit einem hohen Baumbestand. Damit wäre eine deutlich höhere Kühlleistung am Tag zu erreichen und die klimaökologische Funktion deutlich erhöht.

Eine Unterbauung der Freiflächen findet nicht statt, was aus klimatischer Sicht positiv zu werten ist. Die Dächer der niedrigeren Gebäude werden begrünt, wobei eine Ausformulierung der Intensität nicht gegeben ist. Eine klimatische Wirkung dieses Dachgrüns wird sich auf das Gebäude selbst beschränken und nicht auf das Quartier ausstrahlen.

Durch die geschlossene SW-NO ausgerichtete Gebäudefront werden die nächtlichen Kaltluftflüsse auf der regionalen Ebene deutlich gestört werden.

Im Hinblick auf den Windkomfort wird der Entwurf als positiv eingeordnet. Durch die weiten Zwischenräume zwischen den beiden Gebäudekörpern sind lokale Windspitzen nicht zu erwarten. Durch die Fassadengestaltung werden „Fallwinde“ an der Fassade des Hochpunktes vermieden.

3. Preis superwien urbanism, Wien

Auszug aus dem Jurybericht:

Städtebau und Quartiersentwicklung

Vermittelnd zwischen den verschiedenen städtebaulichen Bezugfeldern aus dem Gewerbe- und Handelsgebiet und dem Verlauf der Rothenburger Straße wird eine klare und überzeugende Position des Hochpunktes gesetzt. Die nach Osten an das Hochhaus anschließenden Sockelgeschosse sind straßenbegleitend. Hofseitig wird die Kontur am Mobility Point zur Breite des Parkhauses ohne einen klaren städtebaulichen Ansatz verzogen. Die Verschneidungen von Verbindungsbauteil mit der Parkhauskontur, die hier raumprägend werden, zeigen die räumlichen Unzulänglichkeiten der Binnenstruktur. Die sehr differenzierte und starke identitätsstiftende Silhouette des Hochpunkts prägt die Komposition.

Zwischen dem Hochpunkt und dem Nordbau öffnet sich ein Raum, der sich zu wenig als Platz ausbildet und keine eindeutige Adresse bildet. Die Bauminsel im Bereich des „Kiss and Ride“ Anfahrbereiches ist atmosphärisch gut gewählt. Der kleine baumüberstandene Park zwischen Trafo und Parkhaus schließt den etwas indifferenten räumlichen Platz mit intensiver Grünskulptur.



3. Preis superwien urbanism

Bild: superwien

Nutzungsangebote

Das interne geringe Flächenangebot des nördlichen Baukörpers könnte durch eine intensivere Nutzung verbessert werden. Hier ist die angebotene städtebauliche Komposition zu sehr additiv aus der zu integrierenden Trafostation entwickelt.

Die vielschichtigen Nutzungsangebote sind gut nachvollziehbar verortet. Die Integration von Außenraum auf dem Stadtboden und Adaption der verschiedenen Dachflächen für sportliche und kulturelle Nutzungen muss besonders positiv herausgestellt werden. Die Tribüentreppenanlage zwischen Hochhaus und Zwischenbau neben der angeschnittenen Fassadenrestfläche der Garage zeigt eine nicht gelöste Schwäche in der Arbeit.

Die Erschließungen sind klar und einfach erreichbar, gleichwohl fehlt ein einladendes Entreé und die damit vermisste klare Adressbildung.

Realisierung und Wirtschaftlichkeit

Die Auswirkungen des Bahnkörpers durch Erschütterungen und Lärm werden durch gute Setzung der Bauteile und deren vielfältige Nutzbarkeit konzeptionell gut gelöst. Die Dachnutzungen erfahren durch die jeweiligen Anordnungen ausreichenden Schutz und liegen noch im realisierbaren Erreichbarkeitsbereich.

Das Hochhaus liegt mit der „Skybox“ über der 60 m Grenze. Hier muss eine Anpassung der Geschosshöhen an die Nutzungen untersucht werden.

Grundsätzlich liegen die angebotenen Grundflächen klar unter den Erwartungen. Die Ausnutzung des nordwestlichen Planareals bietet Optimierungspotential. Sehr gut wird bei der Baukörperteilung die Realisierung der beiden Bauflächen unabhängig ermöglicht.

Klimabetrachtung/Freiraum, Grünflächen und Klimaanpassung

Der Freiraum zeigt sich indifferent. Eine hohe Flächenversiegelung und fehlende grüne Freiflächen, sowie die große, fast royale Vorfahrt über den gesamten Platz, lassen keine attraktive Aufenthaltsqualität erwarten. Die Böschung kann durch die zu vielen Durchwegungen nicht durchgehend erhalten bleiben.

Der Umgang mit Regenwasser im Bereich der nicht versiegelten Fläche ist nicht ausreichend. Die Frei- und Grünflächenausstattung ist eher gering. Allerdings ist durch die gute Ausstattung mit großkronigen Bäumen im Bereich des Quartiersplatzes eine hohe Verschattungs-/Kühlleistung am Tag gegeben. Die Flächen sind in der Regel versickerungsfähig ausgeprägt, was positiv zu werten ist. Regenwassermanagement soll auch hier über den Schwammstadt-Ansatz umgesetzt werden.

Eine Unterbauung der Freiflächen findet nicht statt, was aus klimatischer Sicht positiv zu werten ist. Auf den Zwischengeschoßen sind vielgestaltige Dachgärten angedacht die humanbioklimatisch eine positive Wirkung aufweisen können.

Durch die geschlossene SW-NO ausgerichtete Gebäudefront werden die nächtlichen Kaltluftflüsse auf der regionalen Ebene deutlich gestört werden. Im Hinblick auf den Windkomfort wird der Entwurf als positiv eingeordnet. Lokale Windspitzen sind nicht zu erwarten. Durch Fassadengestaltung werden „Fallwinde“ an der Fassade des Hochpunktes vermieden.

Weiteres Vorgehen

Auf Grundlage einer der prämierten Entwürfe soll ein Bebauungsplan-Verfahren eingeleitet werden, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben zu schaffen. Die Übernahme der Folgekosten würde ein städtebaulicher Vertrag mit dem Investor regeln.

Für die Umsetzung des ersten Preises wäre der Verkauf von städtischen Teilflächen notwendig. Der Investor steht mit dem Liegenschaftsamt im Kontakt. Konkrete Verkaufsverhandlungen erfolgen erst im Zuge des Verfahrens. Das Grundstück 398/4 zwischen dem Grundstück von Boxofbrix und dem Altast der Rothenburger Straße sollte idealerweise auch Teil der Entwicklung werden, um das Wettbewerbsergebnis vollständig umsetzen zu können. Gespräche zwischen den beiden Eigentümern zu diesem Punkt sind gegenwärtig im Gange.

Mit dem Eckdatenbeschluss des Stadtrates, auf der Grundlage einer der zu überarbeiteten prämierten Entwürfe die Bauleitplanung weiterzuverfolgen, würde der Weg frei für die nächsten Planungsschritte.