

Städtebaulicher und freiraumplanerischer
Realisierungswettbewerb

Nelson-Mandela-Platz Nürnberg

Auslober: Baureferat Stadt Nürnberg



Impressum

Herausgeber und Redaktion:
Stadt Nürnberg
Stadtplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

Telefon: 09 11 231 - 4900
Telefax: 09 11 231 - 4963

Konzept und Layout:
IOMEDA
Agentur für Print & Onlinemedien
90547 Stein
E-Mail: info@iomeda.de

Karten- und Bildmaterial:
Amt für Geoinformation und Bodenordnung, Stadt Nürnberg
Stadtplanungsamt, Stadt Nürnberg

Druck:
Rötter Druck und Verlag GmbH
97616 Bad Neustadt/Saale

Auflage:
500 Stück

Schutzgebühr 5,- €

Erschienen:
Mai 2010

© Stadt Nürnberg

Städtebaulicher und freiraumplanerischer
Realisierungswettbewerb

**Nelson-Mandela-Platz
südlich des Nürnberger Hauptbahnhofs**

Auslober: Baureferat Stadt Nürnberg

Vorwort



Wolfgang Baumann
Baureferent der Stadt Nürnberg

Die Stadt Nürnberg möchte im Rahmen der Stadterneuerung der Nürnberger Südstadt den Nelson-Mandela-Platz als den Hauptverknüpfungspunkt der Südstadt zur Altstadt neu gestalten.

Auf Grund seiner Nähe zum Hauptbahnhof und damit zur Innenstadt hat der Platz eine herausragende Bedeutung. Sein Erscheinungsbild bedarf aber dringend einer Aufwertung durch eine städtebauliche Neuordnung. Aus diesem Grund hat die Stadt Nürnberg einen Städtebau- und Freiraumwettbewerb ausgelobt.

Grundlage waren neben planerischen Rahmenbedingungen auch Vorgaben aus der Bevölkerung, welche mit ihr im Vorfeld des Wettbewerbes intensiv diskutiert wurden. Ziel dieses Realisierungswettbewerbes war es, für diesen wichtigen öffentlichen Platz eine gute städtebauliche und räumliche Lösung zu finden, die den unterschiedlichen Nutzungen entspricht. Der Platz soll funktionieren, Aufenthalt bieten und eine gute Grünausstattung erhalten. Dabei ist Qualität unser oberstes Ziel.

Die Entwurfsverfasser haben hochwertige Beiträge zur Umgestaltung des Nelson-Mandela-Platzes und damit zur städtebaulichen Weiterentwicklung dieses Bereiches geliefert. Die Ideen für den Platz haben gezeigt, dass er als Bindeglied zur Altstadt aber auch als attraktiver Quartiersplatz für die Anwohner gleichermaßen notwendig und geeignet ist. Diese Broschüre soll das Ergebnis des Wettbewerbs Bürgern, Fachleuten und Entscheidern zugänglich machen und gleichzeitig ein Dank an alle Beteiligte sein.





Nelson-Mandela-Platz Richtung Nord-Ost

Auslober

Stadt Nürnberg, vertreten durch das Bau-referat, Bauhof 9, 90402 Nürnberg

Durchführung und Betreuung

Stadt Nürnberg
Stadtplanungsamt
Tanja Mühlberger
Lorenzer Str. 30
90402 Nürnberg

Wettbewerbsgegenstand

Gegenstand des Wettbewerbes ist die städte-bauliche Planung und die Freianlagenplanung für den Nelson-Mandela-Platz.

Wettbewerbsart

Begrenzt offener, einstufiger Realisierungs-wettbewerb mit vorgeschaltetem Bewerbungs- und Auswahlverfahren und Einladungen mit 30 Teilnehmern, davon 7 gesetzte Teilnehmer:
Büro Rainer Schmidt, Landschaftsarchitekten, München
Büro Adler & Olesch, Landschaftsarchitekten, Nürnberg
Büro Werkgemeinschaft Freiraum, Land-schaftsarchitekten GmbH, Nürnberg
Gernot Schulz Architektur, Köln
Fritsch+Knott+Klug Architektinnen, Nürnberg
Raum 3 Architekten, Nürnberg
Ingrid Amann, Architektin, München

Teilnahmeberechtigung

Architekten, Landschaftsarchitekten und Stadtplaner

Beteiligung

27 Arbeiten

Termine

Tag der Auslobung	01.07.2009
Ende Bewerbungsfrist	07.08.2009
Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	24.08.2009
Abgabetermin Planunterlagen	02.11.2009
Abgabetermin Modell	09.11.2009
Preisgerichtssitzung	11.12.2009
Ausstellung	15.12.2009 – 07.01.2010

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

Wolfgang Baumann, Baureferent der Stadt Nürnberg
Josef Weber, Leiter des Stadtplanungsamtes, Stadt Nürnberg
Prof. Heiko Schellenberg, Architekt, Dresden
Prof. Ronald Scherzer-Heidenberger, Architekt, Leipzig
Angela Bezzemberger, Landschaftsarchitektin, Darmstadt
Rita Lex-Kerfers, Landschaftsarchitektin, Bockhorn
Klaus- D. Neumann, Landschaftsarchitekt, München

Ständig anwesende stellvertretende Fachpreisrichterin

Elisabeth Meisel, Stadtplanungsamt, Stadt Nürnberg

Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

Horst Förther, 2. BM, Stadt Nürnberg
Hans-Joachim Schlößl, Amt für Wohnen und Stadterneuerung, Stadt Nürnberg
Ilka Soldner, Vertreterin der SPD-Stadtratsfraktion
Joachim Thiel, Vertreter der CSU-Stadtratsfraktion
Brigitte Wellhöfer, Vertreterin der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Utz Ulrich, Vertreter der Ausschussgemeinschaft FDP, FW und ÖdP
Ständig anwesender stellvertretender Sachpreisrichter
Herr Häußler, Regierung von Mittelfranken

Sachverständige Berater

Delegierter Vertreter der Bürger in Form von BV Vorsitzenden Herrn Dr. Helmbrecht
Sachverständige und Vorprüfung
Herr Jülich, Verkehrsplanungsamt, Stadt Nürnberg
Frau Kampe und Frau Mühlberger, Stadtplanungsamt, Stadt Nürnberg
Herr Briskin und Herr Viertel, Service öffentlicher Raum, Stadt Nürnberg
Frau Schatz, Amt für Wohnen und Stadterneuerung, Stadt Nürnberg

Nelson-Mandela-Platz Richtung Westen



Preise und Ankäufe

1. Preis (17.000,- €)

Hutterreimann Landschaftsarchitektur, Stefan Reimann, Barbara Hutter
Möckernstraße 68, 10965 Berlin
MA: Christian Roeder, Anja Schier, Jekaterina Balicka, Angelika Bäuer, Anica Schamborra, Andreas Schreidl
Lichtplaner: Edgar Schlaefle

2. Preis (11.500,- €)

gh land grabner + huber landschaftsarchitekten, Doris Grabner, Jürgen Huber
Prinz-Ludwig-Str. 27, 85354 Freising
MA: Roberto Kaiser

3. Preis (7.500,- €)

Prof. Gernot Schulz
Vorgebirgsstr. 338, 50969 Köln
MA: Gudrun Warnking, André Zweering, Marcus Wagner
mit club L94, Burkhard Wegener
Zechenstr. 11, 51103 Köln
MA: Ben Warnecke, Nina Dvorak

4. Preis (5.000,- €)

Prof. Rainer Schmidt Landschaftsarchitekt
Klenzestraße 57 c, 80469 München
MA: Elena Renner, Dai Guangli, Swantje Nowak, Masashi Nakamura

1. Ankauf (3.500,- €)

K1 Landschaftsarchitekten, Axel Klapka
Milastraße 2, 10437 Berlin
MA: Catherine Kuhn, Torsten Wolff, Peter Young, Johanna Kühnelt, Florian Mänz, Lars Hopstock

2. Ankauf (3.500,- €)

Faktorgrün, Martin Schedlbauer, Jürgen Pfaff
Merzhauser Straße 110, 79100 Freiburg
MA: Anna Niemeyer, Melanie Borutta, Johannes Schittenhelm, Stephan Scholz

3. Ankauf (3.500,- €)

Bauer u. Partner. Landschaftsarchitekten, Karl Bauer, Willi Hildebrandt
Pforzheimer Straße 15 b, 76227 Karlsruhe
MA: Alina Andreas

Preisgerichtsempfehlung

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober einstimmig, einen der Verfasser/innen der mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen, dabei sind die schriftlichen Äußerungen bei den Beurteilungen der Arbeiten der Realisierung zu Grunde zu legen.

Alle vier mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten besitzen das Potential einer qualitätvollen Umsetzung. Die Wettbewerbsergebnisse sollen mit den Bürgern diskutiert werden.

Auszug aus der Auslobung

Anlass und Ziel des Wettbewerbs

Die Nürnberger Südstadt steht wegen ihrer baulichen und sozialen Struktur seit langem im Fokus der Nürnberger Stadtentwicklung. Der Nelson-Mandela-Platz, in seinem unbefriedigenden Zustand, ist jedoch über verschiedene Verbindungswege funktionell ein Hauptverknüpfungspunkt der Südstadt zur Altstadt. Deshalb ist seine Aufwertung der Stadt seit langem ein Anliegen.

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

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

Entwicklung des Geländes und heutige Nutzung

Der Nelson-Mandela-Platz, befindet sich in einem desolaten Zustand. Der Bereich südlich des Hauptbahnhofes lag lange als „städtebauliches Vakuum“ zwischen den Schwerpunkten Nürnberger Altstadt und Südstadtzentrum. Dies begründete sich zum Einen in der historischen Entwicklung seit dem Bau der Eisenbahn, zum Anderen wurden auf Grund der zahlreichen unterschiedlichen Verkehrsplanungen parallel zur Bahn hier seit Kriegsende keine baulichen und gestalterischen Vorhaben in Angriff genommen.



sprüche berücksichtigendes Entwicklungskonzept für den gesamten Platz. Die Grundlage einer Gestaltungsplanung sind planerische Rahmenbedingungen in Verbindung mit in Konsens vereinbarten Vorgaben aus der Politik und aus Bürgerwünschen hinsichtlich seiner späteren Funktionalität und seines Charakters.

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

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

Wettbewerbsgebiet

Lage und Größe

Das Wettbewerbsgebiet liegt südlich des Nürnberger Hauptbahnhofes zwischen der Pillenreuther Straße und dem Südstadtpark im Westen, im Anschluss an die Allersberger Straße/die Straße Hinterm Bahnhof im Osten und südlich angrenzenden bzw. den Platz tangierenden Quartierserschließungsstraßen. Es umfasst eine Größe von ca. 15.700 qm.

Ein 1987/88 durchgeführter städtebaulicher Ideenwettbewerb für das gesamte Areal südlich der Gleisanlagen der Bahn zwischen Allersberger Straße, Tafelfeldstraße, Bogenstraße, Peter-Henlein-Straße und Galgenhofstraße sollte Lösungen für die Behebung der hier vorhandenen städtebaulichen Mängel finden. Die Ergebnisse wurden im Bebauungsplan Nr. 4217 planungsrechtlich gesichert.

Der Nelson-Mandela-Platz sollte sich als neuer südlicher Bahnhofsvorplatz zu einem attraktiven Standort für zentralörtliche Funktionen entwickeln und auch eine zentrale Verteilungsfunktion übernehmen. Der westlich an den Nelson-Mandela-Platz angrenzende Bereich ist den Bebauungsplanziele entsprechend zum Südstadtpark ausgebaut.

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



Nelson-Mandela-Platz Luftbild

In der letzten Zeit hatte der Platz die Funktion eines provisorischen Busbahnhofs. Die Vorstellungen, in welche Richtung er sich entwickeln soll, differierten stark. Deshalb wurden in einem gemeinsamen Workshop mit politischen Vertretern der Stadt und mit Bürgern ergänzend zu den ermittelten Planungsrahmenbedingungen die funktionalen Ziele einer späteren Platzgestaltung für das „Eingangstor zur Südstadt“ fixiert.

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

Im Westen verläuft die Pillenreuther Straße, für die es einen Planfeststellungsbeschluss gibt, dort eine Straßenbahnlinie zu schaffen. Hier befindet sich im Kreuzungsbereich, dem Celtisplatz, nördlich an der Einbahnstraße Hinterm Bahnhof ein großer ungeordneter Fahrradabstellplatz und gastronomische Ausbestuhlung.

Südlich davon existieren ein kleiner Parkplatz und eine Zufahrtstraße zur Hotelandienung. Unter dem Celtisplatz ist die U-Bahnstraße der Linie 1 verortet.

Einen Großteil der Fläche nimmt ein gebührenpflichtiger Parkplatz ein, der an dessen Südseite von der Galgenhofstraße und Ostseite vom Hummelsteiner Weg tangiert wird. Die derzeit direkt entlang der Gleisanlagen der DB geführte Straße Hinterm Bahnhof trennt den südlichen Bahnhofszugang/-ausgang von der Hauptplatzfläche ab. Ebenso zerschneidet der Hummelsteiner Weg die Platzfläche.

Freiflächen vor einem Bürogebäude auf der östlichen Platzseite werden zu Parken und für Gastronomie genutzt. Der Vorplatz zu einem zukünftigen Ostdurchstich zum Hauptbahnhof befindet sich noch im Besitz der DB und wird wie ein Großteil des restlichen Platzes auch als Parkplatz genutzt.

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

Verkehr

Der Platz wird von diversen Straßen geprägt. Die parallel zu den Gleisanlagen verlaufende Straße Hinterm Bahnhof ist derzeit noch eine z.T. zweispurige Einbahnstraße Richtung Allersberger Straße. Der Hummelsteiner Weg hat Quartierserschließungsfunktion. Die Galgenhofstraße mit ihren Anwohnerparkplätzen ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand.

Der Hauptbahnhof und damit ein umfangreiches ÖPNV Angebot können fußläufig über den Westtunnel des Bahnhofes erreicht werden. Das Rad- und Fußwegenetz ist grundsätzlich unzureichend und verbesserungsfähig. Für Fahrräder sind nur ungenügende Abstellmöglichkeiten vorhanden.

Parkmöglichkeiten für PKW stehen jedoch in mehr als ausreichender Anzahl zur Verfügung, was verschiedene Erhebungen zu Verteilung und Quelle/Ziel des ruhenden Verkehrs ergaben. Insgesamt werden von den 201 Stellplätzen 135 Parkplätze auf dem Platz zeitlich eingeschränkt und gebührenpflichtig, 9 für Bewohner zeitlich eingeschränkt und 11 für Taxis bzw. Behinderte angeboten. Die restlichen 46 Stellplätze sind frei verfügbar.

Die Parkplätze werden tagsüber überwiegend zum Kurzzeitparken genutzt und in den Abendstunden zum Parken, um das Freizeitangebot in der nahegelegenen Innenstadt wahrnehmen zu können. Lediglich die Galgenhofstraße wird von Anwohnern genutzt. Bahnbedingten Kurzzeitparkern steht auch das P+R-Parkhaus auf der Nordseite des Hauptbahnhofs mit niedrigen Gebühren zur Verfügung, das noch ausreichend Reserven hat.

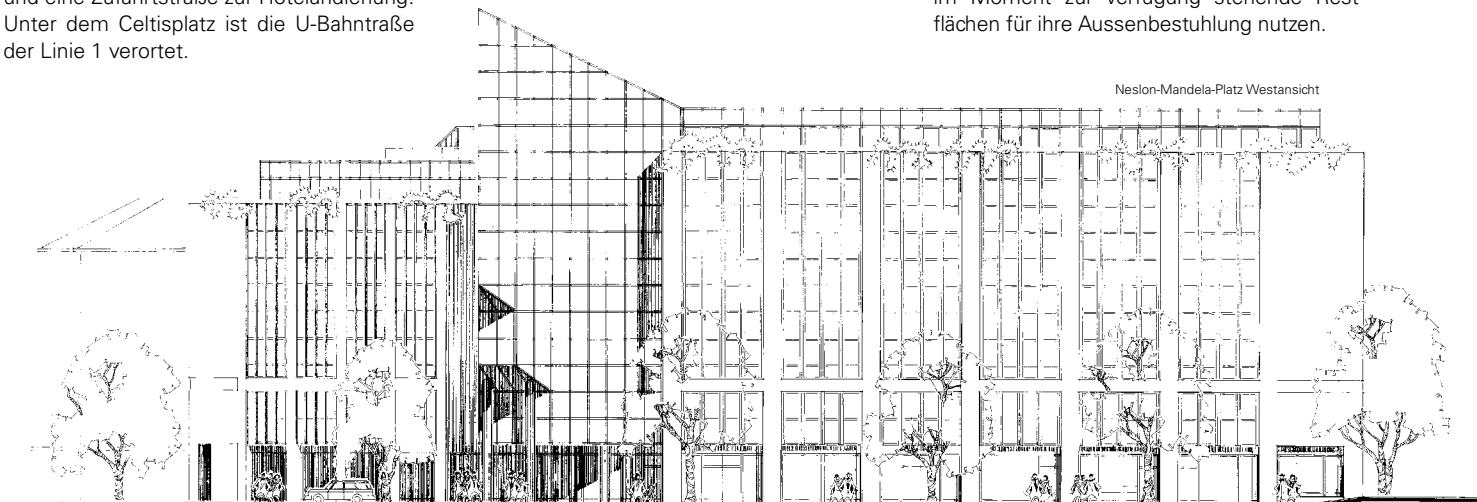
Grün

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

Sonstige Nutzungen – Gastronomie

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

Nelson-Mandela-Platz Westansicht



Nordansicht Hotelkomplex



Forderungen des Auslobers

Funktionale Vorgaben aus Politik und Bürgerschaft

Diese Vorgaben beinhalten die individuellen Wünsche, Ziele und Ansprüche der Bevölkerung an den Platz und decken sich größtenteils mit anderen fachlichen Rahmenbedingungen. Wunsch ist die Schaffung eines multifunktionalen Platzes für Anwohner aber auch Bahnkunden – nicht eine reine Fortsetzung des Südstadtparkes – der mehr Aufenthaltsqualität erhalten und als Einheit erlebbar werden soll. Besonderer Anspruch besteht hinsichtlich der optischen Aufwertung der nördlichen Platzkante, der „Bahnhofsfassade“, und der Abwicklung der notwendigen Funktionen.

Verkehrsführung:

Die Straße „Hinterm Bahnhof“ ist mehr vom Bahnhof abzusetzen, sodass ein angemessenes Bahnhofsentree entsteht. Der Hummelsteiner Weg soll als verkehrsberuhigter Bereich gestaltet werden, grundsätzlich also in die Platzgestaltung einbezogen werden. Die Straßenplanung sollte der Verbesserung der Qualität von Wegebeziehungen für Fußgänger Rechnung tragen.

Fahrräder:

Es sollen ein in Ost-West-Richtung durchgängiger Radweg und ca. 500 überdachte platzsparend angeordnete Fahrradabstellplätze in Bahnhofszugangsnähe, auf mehrere Standorte südlich der Gleise verteilt, geschaffen werden.

Grünflächen:

Die Begrünung des Platzes ist ein wesentliches Ziel. Der Kernbereich soll ein gut nutzbarer „grüner Platz“ mit Bäumen und ggf. einem Kunstwerk oder Brunnen werden.

Gastronomie:

Die Flächennutzbarkeit für Gastronomie ist zu verbessern, ohne dass zusätzliche Lärmbelastung für Anwohner entsteht.

Parken:

Ca. 70 Stellplätze sollen zugelassen werden und es sind zusätzlich Taxis und K+R-Plätze erforderlich. Die Stellflächen insgesamt müssen sich der Gesamtgestaltung unterordnen.

Verkehr

Die planfestgestellte Straßenplanung der Pillenreuther Straße mit Straßenbahn ist als Zwangspunkt bei der Gestaltung des Nelson-Mandela-Platzes zu berücksichtigen. Die Straße Hinterm Bahnhof muss zwingend eine Zweirichtungsverkehrsregelung erhalten. Ihr Anschluss an die Pillenreuther Straße ist festgelegt, aber bzgl. ihrer Lage besteht Gestaltungsspielraum. Der Hummelsteiner Weg ist zu belassen, da sein Wegfall zu Lasten anderer Straßen gehen würde, welche mit massiven Verkehrsmehrbelastungen leben müssten, was nicht vermittelbar ist und nur wenig Platzfläche dadurch gewonnen wäre. Gestaltungsmöglichkeiten bestehen im Platzbereich hinsichtlich seiner Lage, seiner Oberflächenausprägung, Bepflanzung und der Integration in die Platzfläche. Auf eine sinnvolle Führung von Fahrrad-/ Fußgängerströmen ist zu achten.

Grün

Trotz einer Vielzahl von einschränkenden Bedingungen bei Baumpflanzungen, wie einzuhaltende Schutzabstände zu vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen, wird von den Wettbewerbsteilnehmern ein schlüssiges Begrünungskonzept erwartet. Vorhandene Bäume sind, wenn möglich, sinnvoll zu inte-

grieren oder bei Beseitigung adäquat zu ersetzen. In diesem Zusammenhang sollte der ganze Platz als Empfang zur Südstadt betrachtet werden. Es geht darum den Platz für Jung und Alt attraktiver zu gestalten, die Aufenthaltsqualität zu verbessern, aber auch Wegebeziehungen zu verbessern.

Vorplatz Ostdurchstich / DB Gelände

Die Öffnung des Osttunnels und die damit verbundene Umgestaltung der Vorfläche sind als ein wesentlicher Bestandteil des Gesamtkonzeptes des Nelson-Mandela-Platzes zu betrachten. Aus verkehrlicher Sicht muss die Tunnelöffnung ihre Fortführung in einem 3,5 m breiten Fuß-/Radweg Richtung Allersberger Straße finden. Außerdem sind über einen Teil der Platzfläche ein DB Grundstück bzw. die Gleisanlagen zu erschließen, wobei ggf. beide Funktionalitäten kombiniert werden können. Im Bereich der DB Grundstückszufahrt wird auch ein Teil des privaten DB Parkplatzbedarfes einzuplanen sein. Der Vorplatz hat aber aus städtebaulicher Sicht auch und vor allem eine Verbesserung der Erschließung des Wohnquartiers Südstadt zu leisten.

Sonstige Nutzungsvorgaben

Die Andienung des ansässigen Hotels – auch mit Busverkehr – ist sicher zu stellen. Ebenso sind notwendige Feuerwehrezufahrten und Aufstellflächen freizuhalten und an öffentliche Straßen anzubinden. Für die ansässige Gastronomie sind Freiflächen für Aussenbestuhlung wünschenswert. Eine langfristige Öffnung des Bahnhofsmitteltunnels sollte durch die Platzgestaltung nicht grundsätzlich verhindert werden.

Nelson-Mandela-Platz Bahnhof Südzugang





Blick in Richtung des neuen Bahnhofsausgangs

1. Preis

Hutterreimann Landschaftsarchitektur

Stefan Reimann, Barbara Hutter
 Möckernstraße 68, 10965 Berlin
 MA: Christian Roeder, Anja Schier, Jekaterina Balicka, Angelika Bäuer, Anica Schamborra, Andreas Schreidl
 Lichtplaner: Edgar Schlaefle

Preisgerichtsbeurteilung

Die Arbeit spannt einen homogenen Belagsteppich über den gesamten Platzbereich.

Nach einer angemessen 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 drei 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.

Blick vom neuen Bahnhofsausgang auf den Platz



Wasserfläche im Bereich des historischen Fischbaches



Blick vom westlichen Bahnhofsausgang auf den Platz





Lageplan M 1:250

Konzept (Auszug)

Ansinnen des Entwurfes ist es, eine klar strukturierte und zusammenhängend lesbare Platzfläche zu schaffen, die die hohen verkehrstechnischen und funktionalen Anforderungen mit dem Wunsch nach repräsentativer Gestaltung und einer hohen Aufenthaltsqualität für Anwohner und Besucher verknüpft. Der Platz wird dazu als materialeinheitliche Mischverkehrsfläche (aus hochwertigen Betonwerksteinplatten oder aus Natursteinpflaster) ausgebildet, um die angrenzende, heterogene Bebauung zu verknüpfen und dem Fußgänger Vorrang vor dem Kfz-Verkehr einzuräumen.

Im Zentrum des Platzes übernimmt ein großer zusammenhängender, blühender Baumhain (vorzugsweise Zierkirschen *Prunus avium*, *Plena*) die neue Raumbildung auf dem Platz. Klar und eindeutig definiert und gleichzeitig zeichenhaft bildet der Baumhain einen großzü-

gigen, zentralen Aufenthaltsbereich. Dieser Baumhain (mit hohen Kronenansatz) bietet klare Orientierung, lenkt und filtert die Verkehrsführung entlang der Platzkanten. Der Hummelsteiner Weg wird verkehrsberuhigt durch den Hain hindurch geführt. Das Baumdach nimmt ganz selbstverständlich Teile des ruhenden Verkehrs unter sich auf. An der Westseite des Platzes, im Übergang zur stark befahrenen Pillenreuther Straße, wird baumfluchtbezogen ein Stellplatzbereich und ein großer Fahrradstellplatzbereich mit einem leichten „Flugdach“ aus opalem Industrieglas angeboten, an der Nordwestseite schützt eine transparente Glaswand vor Wind und Wetter.

Den Schwerpunkt des Platzes bildet die „Bühne“, ein „Platz im Platz“, der – vom Baumhain überlagert – eine besondere Aufenthaltsqualität auf dem Platz bietet. Der eben ausgebildete Quartiersplatz, der sich (aufgrund des Platzgefälles nach Norden hin) zur Bahnhofsfassade hin leicht erhöht freistellt (80 cm) und nach Süden hin in die umgebende Platzfläche leicht eingelassen ist (ca. 40 cm), ermöglicht mit einer wassergebundenen Wegedecke eine hohe Aufenthaltsqualität „jenseits der Verkehrsströme“. Großzügige, expressive Sitzelemente laden in freier Anordnung zum kommunikativen Miteinander. Die „Bühne“ ist von Treppenstufen gefasst, mit einer zentralen, barrierefreien Öffnung am Übergang zwischen aufgehendem und abgehendem Treppenlauf. Entlang der südlichen und nördlichen Grenze

ist der Platz im Platz mit einer leichten Mauer gefasst. In Anlehnung an den historischen, mittlerweile verrohrten Fischbach wird als südliche Grenze der „Bühne“ zum Platz hin eine leicht bewegte, flache, beispielbare Wasserfläche (Wasserstand 15 cm) angeboten, die begrenzende Sitzmauer lädt besonders in den heißen Sommermonaten zum kühlenden Fußbad ein. Die nördlich begrenzende Mauer wird als „Wasserfall“ ausgebildet, Sitzbänke bieten auf dem unteren Platzniveau und entlang der Bahnhofsmauer Aufenthalt mit Blick auf die Bahnhofsfassade und den Straßenraum Hinterm Bahnhof.

Die Straße Hinterm Bahnhof wird von der Bahnhofsfassade abgerückt, um dem Vorbereich „mehr Luft“ zu verschaffen (min. 10 m Abstand zur Straße) und die vorhandenen Gastronomien an den Platzrändern erhalten mehr Raum für ihre Aussenbestuhlung. Ein Glasdach unterstreicht die gesamte Südfassade des Bahnhofs in ihrer Längsabwicklung von der Pillenreuther Straße bis zum neuen Ostdurchstich. Frei angeordnete Bäume akzentuieren den Bereich um den Ostausgang, den Stellplatzbereich vor dem DB Grundstück umspielend. Die vorhandene Abpflanzung wird zugunsten eines offenen Bewegungsraumes für Fußgänger und Radfahrer entfernt und eine weitere Fahrradstation wird unter dem neuen Bahnhofsdach integriert. Das Dach würde außerdem den möglichen dritten Ausgang in die Platzgestaltung integrieren.

Wasserfall an der nördlichen Quartiersplatzkante



Fließender Verkehr

Der gesamte Platz wird als gepflasterte Mischverkehrsfläche mit Vorrang für Fußgänger und Radfahrer ausgebildet. Die Straße „Hinterm Bahnhof“ kann durch einen flachen Bordstein leicht abgesetzt kenntlich gemacht werden. Der Hummelsteiner Weg wird verkehrsberuhigt durch den Baumhain, der einen hohen Kronenansatz erhält, hindurchgeführt (Abgrenzung mit Pollern). Von der Pillenreuther Straße aus wird sowohl die Andienung des Hotel Merkur (auch für Busse), die Zufahrt zum neuen Stellplatzbereich und die Quartierserschließung sichergestellt.

Die Galgenhofstraße wird zudem zukünftig als Einbahnstraße Richtung Osten geführt, wodurch der an den Platz angrenzende Verkehr minimiert wird. Die Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen entlang der südlichen und östlichen Platzränder werden freigehalten. Die Zufahrt zum DB Grundstück und den Gleisanlagen wird sichergestellt. Von der Tunnelöffnung des Ostausganges aus wird in Richtung Allersberger Straße zwischen DB Gebäude und dem ehemaligen Heizhaus hindurch eine großzügige Durchwegung (3,5 m) für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht.

Ruhender Verkehr

Die insgesamt 89 Pkw-Stellplätze werden dezentral angeordnet und über den Platz verteilt: ein zusammenhängender Stellplatzbereich (20 Stck.) an der Pillenreuther Straße (Abgrenzung zum Straßenraum mit Pollern), unter dem Baumhain (Westseite 16 Stck. und Ostseite 12 Stck.) vor dem Ostausgang (16 Stck. plus 25 Stck. für die DB) und als



Längsparker (6 Stck.) gegenüber dem neuen Ostausgang entlang der Straße Hinterm Bahnhof. Entlang der Straßenführung „Hinterm Bahnhof“ werden parallel zur Bahnhofsfassade 8 Kiss + Ride Stellplätze und 8 Taxistellplätze als Längsparker angeboten. In diesem Bereich wird ebenfalls genügend Raum für die Bedarfshaltestelle sein.

Fahrradstellplätze

Es werden zwei überdachte Sammelstandorte nahe der Pillenreuther Straße (150 Stck.) und am Ostausgang des Bahnhofs (344 Stck.) angeboten. Zusätzlich können Fahrradbügel dezentral den jeweiligen Läden bzw. gastronomischen Einrichtungen zugeordnet werden.

Vorhandene Leitungstrassen

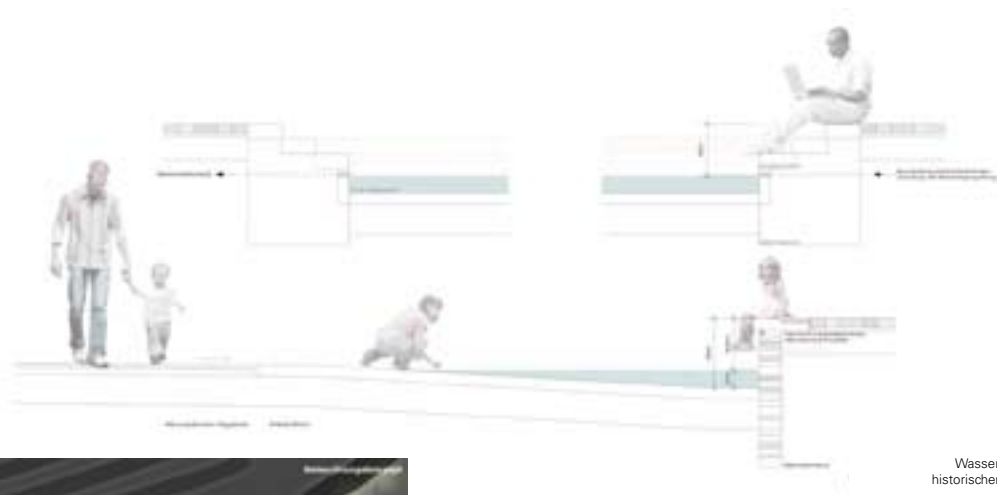
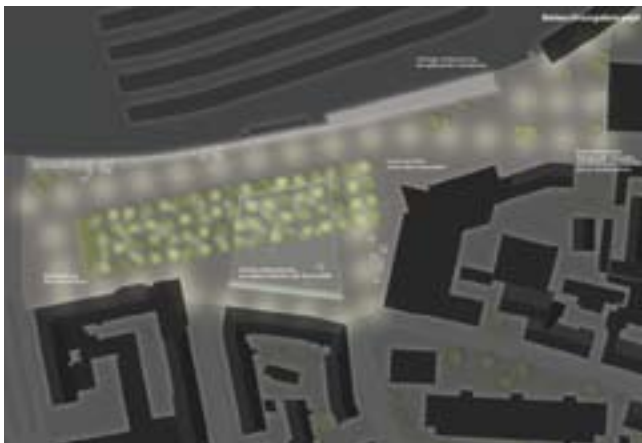
Im Rahmen der Baumpflanzungen werden die Mindestanstände zu den vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen weitestgehend eingehalten, lediglich einige untergeordnete Nebenleitungen müssen verlegt werden.

Beleuchtung

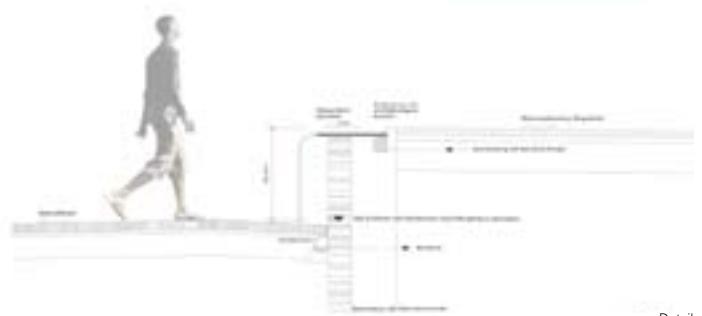
Der Baumhain erhält eine Akzentbeleuchtung mit unregelmäßig verteilten Bodenstrahlern. Die „Bühne“ wird an den mit Wasser bespielten Kanten besonderes betont: Der Wasserfall wird durch eine LED Lichtlinie mit Farbwechsel hinterleuchtet. Die Wasserfläche wird durch ein farblich abgestimmtes lineares Faserlicht mit externem Projektor unterstrichen. Entlang der Straßenführung Hinterm Bahnhof werden 4 m hohe Mastleuchten angeordnet. Gleiches gilt für den Hummelsteiner Weg und die Galgenhofstraße.

Das Flugdach des Fahrradstellplatzes an der Pillenreuther Straße wird flächig durch linear angeordnete Leuchtmittel illuminiert. Die Glasdachfläche der leichten Dachkonstruktion entlang der Bahnhofsfassade wird durchgehend beleuchtet und die Bahnhofszugänge werden farblich besonders akzentuiert.

Beleuchtungskonzept



Detail
Wasserfläche im Bereich des
historischen Fischbaches M 1:20



Detail
Wasserfall an der nördlichen
Quartiersplatzkante M 1:20

Die „Bühne“ von der Südstadt aus



Lageplan M 1:500



Vernetzung mit der Umgebung



Ruhender und fließender Verkehr



Zwei Plätze – Der Platz im Platz





Perspektive Nelson-Mandela-Platz in Richtung Osten

2. Preis

gh land grabner + huber landschaftsarchitekten

Doris Grabner, Jürgen Huber
Prinz-Ludwig-Str. 27, 85354 Freising
MA: Roberto Kaiser

Preisgerichtsbeurteilung

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.

Schnitt/Ansicht BB – Längsschnitt mit Platzfassade M 1:250





Konzept (Auszug)

Der Nelson-Mandela-Platz stellt sich heute als reiner Transitplatz dar. Er wird seiner Rolle als wichtiger Link im Stadtgefüge Nürnbergs aber gestalterisch nicht gerecht und ist stadträumlich undefiniert.

Der Platz muss auch zukünftig eine Vielzahl von Nutzungen, viele davon transitorischer Art, aufnehmen, muss aber zudem zu einem attraktiven Stadtraum werden, in dem auch die Aufenthaltsqualität stimmt. Um dies zu erreichen, wird der Raum durch ein starkes Dach und eine starke Bodenfläche definiert. So kann der Raum dennoch in alle seitlichen Richtungen offen bleiben und schließt so auch die Nutzungen an den Rändern mit ein.

Das Dach stellt sich aus Bäumen unterschiedlicher Lichte und den Dächern von Kleinarchi-

turen zusammen. Die Unterkante dieser raumwirksamen Ebene läuft auf der Ebene der Gleise bzw. der Höhe der südlichen Bahnhofskante und folgt nicht dem Gefälle des Platzes. So kann einer Sogwirkung in die Unterführung entgegengewirkt werden und der Platz öffnet sich zudem Richtung Eingang Südparkgelände. Als Baumarten werden die dichte Platane und die lichte, blütenzierende Robinie vorgeschlagen.

Die Baumsetzungen erfolgen unter Berücksichtigung der Hauptleitungstrassen. Sparten im Gehwegbereich südlich der Bahnhofsfassade werden mit der neuen Straßenführung „Hinterm Bahnhof“ neu verlegt. Die Bodenfläche wirkt durch den starken Kontrast der verwendeten Plattenbeläge. Helle und dunkle Platten bilden eine kräftige Textur, die trotz der vielen funktional und atmosphärisch wichtigen

Ausstattungs-elemente das Platzgefüge zusätzlich zum Dach zusammen halten kann. Die Ausstattungselemente entwachsen nur zurückhaltend dieser Fläche.

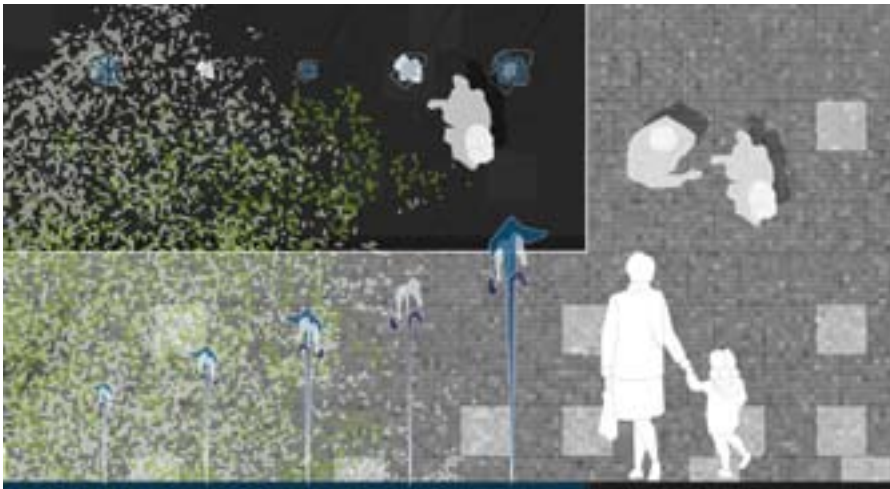
Beide Grundelemente – Dach und Boden – bekommen ihre Ausgestaltung im Detail durch das Thema des Transits, das der Platz nach wie vor inne hat. Die Ausrichtung der Baumreihen und des Plattenbelags korrelieren mit der Richtung der Gleise. Die Dichte und Art der Gehölze sowie die Textur der Belagsfläche wird von einer Studie der zu erwartenden Fußgängerströme abgeleitet. Als dezenten Hinweis auf den Namenspatronen des Platzes zeigen Leuchtkästen an der Südfassade des Gleiskörpers ausgewählte Motive aus der Heimat Mandelas.



Schnitt/Ansicht BB – Längsschnitt mit Platzfassade M 1:250

Schnitt/Ansicht CC – Bahnhofsfassade M 1:250

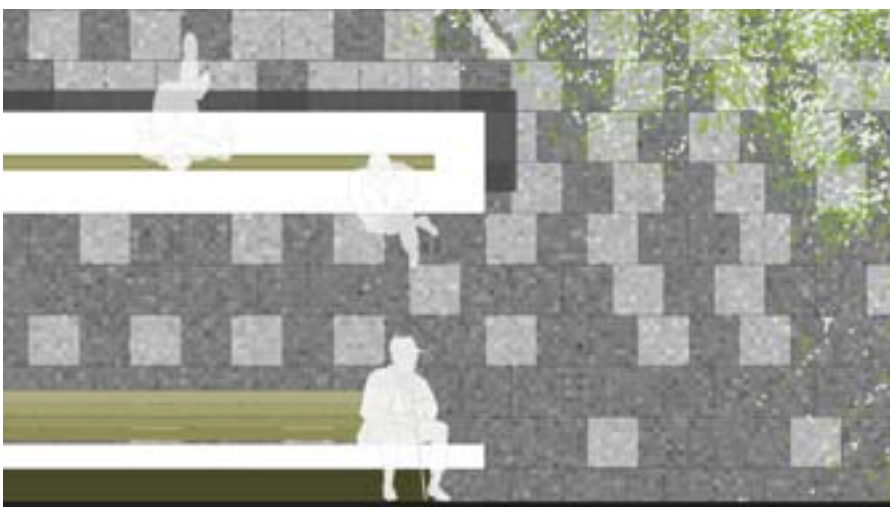




Platzausschnitt M 1:20 – flache Wasserbecken mit Wasserfontänen



Blüte/Laub, lichter Wuchs – Robinia pseudoacacia



Platzausschnitt M 1:20 – Betonbank mit Holzlehne, Plattenpixel – Betonplatten in dunklem und hellem Grauton



Stamm/Laub, dichter Wuchs – Platanus x acerifolia



Wasserspiel



Modellfoto



Fahrradüberdachung und Pavillon mit Metallgewebe, Leucht-Stelen projizieren das Blätterdach auf den Platz

Bewegungsströme Züge / Orientierung Bäume und Bodenbeläge



Verweil- und Bewegungszonen



Korrelation Zonierung durch Vegetation





Perspektive Nelson-Mandela-Platz in Richtung Süden

Lageplan M 1:500



Korrelation Zonierung durch Bodenbelag



Ordnung Verkehrsfunktionen



Platzbeleuchtung





Blick über den Platz in Richtung Eingang Westtunnel

3. Preis

Prof. Gernot Schulz

Vorgebirgsstr. 338, 50969 Köln
 MA: Gudrun Warnking, André Zweering,
 Marcus Wagner mit club L94, Burkhard
 Wegener
 Zechenstr. 11, 51103 Köln
 MA: Ben Warnecke, Nina Dvorak

Preisgerichtsbeurteilung

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 vorge-

schlagen 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 begründete 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, dass Konzept unterschiedlicher Platzräume konsequent zu formulieren, die Situierung von Grünflächen am Bahnhofsvorfeld ist allerdings nicht angemessen.



Konzeptschnitt Gastronomie



Schnitt Wäscherrinnenbrunnen Überlaufen M 1:50

Schnitt Hochbeete M 1:50



Lageplan M 1:250

Konzept (Auszug)

Das städtebaulich-landschaftsarchitektonische Konzept hat zwei grundlegende Themen zum Ziel. Zum einen werden die Platzränder neu definiert und die fehlenden Proportionen korrigiert. Zum anderen wird dem Defizit an qualitätsvollen städtischen Freiflächen mit der Schaffung neuer Grünflächen entgegen gewirkt.

Entwurf

Die nördliche Platzkante wird über eine Bahn begleitende Architektur homogenisiert. Das zweigeschossige Volumen hält die Lärmemissionen der dahinter liegenden Bahnsteige zurück. Ein Filter aus Bäumen führt die Struktur des Südstadtparkes weiter und bildet mit seinen Kronenvolumen eine neue lichte Raumkante an der Nordseite des Platzes aus. Gastronomische Einrichtungen werden die Sonnenseite des Platzes im Schatten der Bäume mit Bestuhlung beleben. Die Zugänge zum Bahnhof bleiben frei von Bäumen und werden dadurch deutlich abgebildet.

Der östliche Teil des Nelson Mandela Platzes wird in Anlehnung an die historische Situation als grünes Volumen ausgebildet, welches an der Pillenreuther Straße einen offenen Platz vor dem südlichen Haupteingang des Bahnhofes formuliert. Ein mit Bäumen hergerichtet grüner Freiraum wird dem Quartier als Erholungsraum zur Verfügung stehen. Der offene Platz an der Pillenreuther Straße wird im Süden vom Hotel und der Restauration begrenzt und bespielt.

In Anlehnung an die ehemaligen Wäschereien entlang des Fischbaches werden Wasserobjekte, die formal an die alten Zuber erinnern, auf dem Platz positioniert. Das Thema des 'Wäsche waschen' wird über unterschiedliche Wasserzustände interpretiert. Ein überlaufender Zuber, ein brodelnder Zuber und ein dampfender Zuber werden für die Besucher

ein erlebbares Wasserspiel bereit halten. Die Laufbeziehungen von der Straßenbahn in das Quartier oder in den Bahnhof werden über die offene Platzfläche Barriere frei abgewickelt. Die Qualität des neuen Nelson Mandela Platzes wird sich aus der Bipolarität des offenen Stadtplatzes und des grünen Quartiersparks entwickeln.

Architektur

Für die derzeit sehr inhomogene Süd-Fassade des Nürnberger Bahnhofes schlagen wir eine neue schlanke, dynamisch gebogene und bahn begleitende Hülle vor. Städtebaulich wichtig für die Konturen der neuen Platzgestaltung vereinheitlicht und beruhigt diese neue Fassade den Nelson-Mandela-Platz und übersetzt dennoch die Dynamik der ein- und ausfahrenden Züge. Das Gebäude definiert sich durch seine Form und Fassade als Teil des Bahnkörpers ähnlich wie vergleichbare Kollonaden bei Bahnhofsgebäuden. Auf Platzniveau zieht sich eine Glasfuge als Fassade entlang, die Einblicke in die vor den Bahndamm geschalteten Funktionen zulässt und an den Stellen der Eingänge der DB im Osten und Westen zurückspringt. Zwischen den beiden Eingängen wird eine Fahrradstation vorgeschlagen, die die 500 überdachten Fahrradstellplätze beherbergt und ebenfalls einen Fahrradverleih und -verkauf anbietet. Dieses System hat sich bereits an vielen deutschen Bahnhöfen bewährt und greift zudem das Thema der Mobilität und Dynamik des Bahnhofes auf. Die Fahrräder werden entsprechend der Form der Station in einer Linie entlang der Fassade gestellt bzw. gehängt. Ergänzt wird das Angebot durch eine Fahrradwerkstatt mit Büros z. B. für den ADFC im Osten des Areals.

Im Bereich des Cafés Southside wird durch die neue Hülle ein vorgeschalteter Bereich mit Galerie geschaffen, der Blick auf den neuen Platz als auch auf die Gleisanlagen zulässt.

Das Vordach, das sich über die gesamte Länge der Hülle erstreckt, ermöglicht die Erreichbarkeit aller Funktionen auch bei schlechtem Wetter und dient ebenfalls als Wartebereich im Falle des Einsatzes von Schienenersatzverkehr. Die Konstruktion besteht in Analogie an Bahnhofshallen aus einem Stahlbau, der im oberen Bereich zum Platz hin mit Profilbauglas verkleidet ist. Des Weiteren werden auf dem Profilbauglas Lamellen angeordnet, die je nach Geschwindigkeit im Vorbeifahren oder -gehen eine eigene Dynamik erzeugen. Zu den Gleisen hin wird die Fassade verglast, um Sichtbezüge durch das Gebäude herzustellen.

Materialität

Die Platzfigur wird durch eine spezifische Materialität gestärkt und für den Betrachter lesbar. So kommt hier historischer Naturstein im Passeverband zum Einsatz, um eine adäquate Grundlage für die Entwurfs Elemente zu schaffen, welche sich aus der Geschichte des Ortes ableiten. Die umliegenden Bereiche vor der Bebauung werden durch neutrale aber hochwertige Betonplatten besetzt. So kann dem hohen städtischen Nutzungsdruck entgegen gewirkt und an den Randbereichen des Planungsgebietes an die bestehenden Fußwege stimmig angeschlossen werden.

Die Wäscherinnen-Brunnen sind als konische Stahlbecken mit einer Verkleidung aus Holzbohlen konzipiert, um an die historischen Holzzuber der Wäscherinnen am Fischbach zu erinnern. Zwischen vier und sechs Metern im Durchmesser erheben sich die Wasserelemente dabei 70 Zentimeter über den Boden. Der größte der drei Brunnen ist mit dem Thema des Überlaufens belegt. Der zweitgrößte wird durch mehrere Nebeldüsen feinen Wasserdampf kreieren und der kleinste imitiert, in Anlehnung an kochendes Wasser, durch eingeleitete Druckluft einen Zustand des Brodelns. Eine variable Schaltung der drei



Übersichtsplan M 1:500

Wasserspiele, auch im Zusammenhang mit der Beleuchtung, kann dem Platz unterschiedliche Gesichter verleihen und bietet einen hohen Erlebniswert für Besucher jeden Alters.

Die Hochbeete auf dem östlichen Teil des Platzes sind in hochwertigen Sichtbeton mit einem vorspringenden abgerundeten Rand vorgesehen und bieten Sitzmöglichkeiten mit Blick in den Park und zum Platz. Den Bewegungsströmen folgend sind die Hochbeete an einigen Stellen durchbrochen. Um die Grünverbindung zum Südstadtpark zu schließen und gleichzeitig den Nutzern eine Richtungslenkung vorzuschlagen, wird der nördlichen Platzkante folgend eine Abfolge von Rasenflächen angelegt. Entlang dem ehemaligen Verlauf des 1897 verrohrten Fischbaches wird eine sogenannte Fischbach-Spur mit Kleinsteinpflaster belegt und im Bereich der Wasserelemente durch querliegende Lichtelemente besetzt.

Pflanzkonzept

Ein lockerer Baumfilter aus Linden vor dem Bahngelände setzt die Bepflanzung des Südstadtparkes mit in seinem Volumen fort, bildet aber zusammen mit der neuen Architektur einen eigenständigen Raumabschluss des Nelson-Mandela-Platzes. Auf dem offenen Platz wird ein hochwertiger Bestandsbaum erhalten und bildet zusammen mit den Wasserspielen ein Ensemble. Das Baumvolumen im Osten des Platzes besteht, in Anlehnung an die Auengehölze des historischen Fischbaches, aus Blumeneschen welche in unregelmäßigen Abständen sowohl auf den Rasenflächen, wie in den Hochbeeten gepflanzt werden.

Die sitzhohen Hochbeete erhalten eine Blütenpflanzung mit winterharten Stauden. Verkehr: Die Straße „Hinterm Bahnhof“ wird begradigt und etwas nach Süden verlegt,

während der Hummelsteiner Weg der östlichen Platzkante folgend nach Osten verlegt wird. So erhält der Nelson-Mandela-Platz eine eindeutige Zonierung. Der Idee eines autofreien Aufenthaltsbereiches im Zentrum folgend, werden die Parkplätze fast vollständig durch Längsparken an die Ränder der Straßen gebracht. Zusammen mit dem DB-Parkplatz am Ostdurchstich werden insgesamt 80 Parkplätze im Wettbewerbsgebiet nachgewiesen. Die Andienung des Hotels mit Bussen und Taxis findet über den Platz statt und ist mit Markierungsnägeln gekennzeichnet.

Direkt am Ausgang des Westtunnels werden im Bedarfsfalle einige Längsparkplätze zur Bushaltestelle für die Bahn umgewandelt. Die Fußgängerwege entlang der Platzränder werden eindeutig in Fußgänger- und Radverkehr zonierte. Den Radfahrern wird zudem in der Radstation durch Pläne das Radwegenetz der Nürnberger Innenstadt nahegebracht.

Beleuchtung

Der Neubau der Radstation wird dem Platz durch seine nächtliche Beleuchtung zusätzlich ein hohes Maß an gefühlter Sicherheit und Orientierung geben. Die Grundausleuchtung des Straßenraumes wird durch einfache Lichtstelen entlang der Straßen gewährleistet. Auf dem zentralen Platz sorgen hohe Mastleuchten und eine Beleuchtung der Zuber von außen auch nachts für eine Unverwechselbarkeit des Ortes. Die Reminiszenz an den Fischbach wird durch eine unregelmäßige Bänderung mit querliegenden Lichtlinien hergestellt. Während die Fischbach-Spur tagsüber dezent in den Hintergrund rückt und die Wasserzuber im Zentrum des Interesses stehen, gibt die beleuchtete Spur dem Platz nachts ein neues Element. Die Hochbeeteinfassungen erhalten integrierte Lichtelemente die für ein Unterleuchten und damit für angenehmes indirektes Licht sorgen.



Konzept



Platz mit Wäscherinnen-Brunnen



Platz mit Fischbach



Park

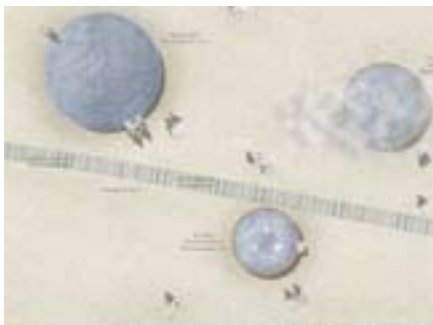


Blick aus dem Park in Richtung Ostdurchstich

Lichtkonzept



Ausschnitt Lageplan Wäscherinnenbrunnen M 1:100



Ausschnitt Lageplan Hochbeete M 1:50



Modellfotos





Nelson-Mandela-Platz – Das große Rasenparterre

4. Preis

Prof. Rainer Schmidt Landschaftsarchitekt

Klenzestraße 57 c, 80469 München
MA: Elena Renner, Dai Guangli, Swantje Nowak, Masashi Nakamura

Preisgerichtsbeurteilung

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 Hinterm 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.

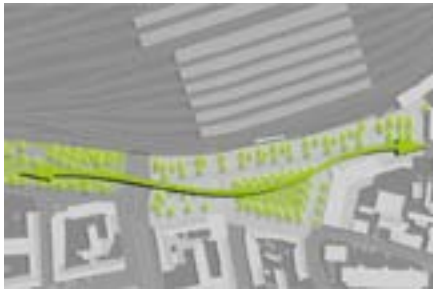
In der Abfolge der Grünräume entlang der Bahn bildet die Arbeit eine gute Ergänzung in Gestalt und Funktion. Insgesamt ist diese Arbeit sehr gut umsetzbar.

Schnittansicht Ost-West M 1:250





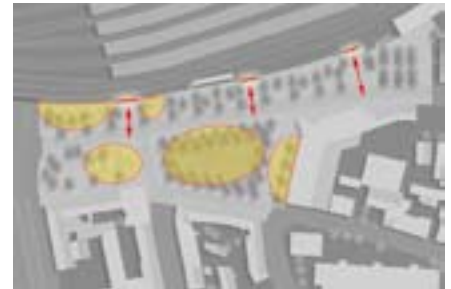
Lageplan M 1:250



Grüne Vernetzung



Verkehrliche Erschließung



Veranstaltungen

Konzept (Auszug) Ankunft und Abschied

Der Nelson-Mandela-Platz wird zukünftig der lebendige repräsentative Auftritt zur Südstadt von Nürnberg. Neben einer klaren großzügigen Strukturierung wird der Platz zu einem weiteren grünen Baustein im Nürnberger Grünsystem.

Grünzüge vernetzen

In Anlehnung an den Südstadtpark wird der Nelson-Mandela-Platz locker mit Bäumen überstellt. Bestandsbäume werden hierbei integriert. Als Fokus des Platzes entsteht ein abgesenktes Rasenparterre, das mit einem Baumhain gerahmt wird. Kunstausstellungen oder Kinderspiel kann in die Fläche integriert werden, je nach den Bedürfnissen der Anwohner und Nutzer. Der Hain wird zum Ruhepol in

mitte des Quartiers. Zur Bahn hin entsteht ein grünes Rückgrat als zonierendes Element und weiche Platzkante nach Norden hin.

Übergang zur Bahn – ein belebter Platz

Die Eingänge zur Bahn werden als breite Fugen freigehalten und durch Lichtinstallationen in Szene gesetzt. Als durchgängiges Thema und klare Kante zur Bahn hin wird die vorhandene Mauer fortgeführt.

Die überdachten 500 Fahrradstellplätze gliedern sich unter einer Pergola an die Mauer an. Neben den bestehenden Gastronomien, denen großzügig Platz zur Verfügung gestellt wird, entsteht als weiteres raumbildendes und belebendes Element auf dem Platz das Cafe Kubus, in einem Glaswürfel unter einer berankten Pergola.

Radfahren, Parken und Verkehr

Die Straße hinter dem Bahnhof wird als zweispurige Fahrbahn mit 8m Breite beibehalten. Ruhender Verkehr mit insgesamt 57 Stellplätzen gliedert sich als Senkrechtparker an die Straßen an. Durch die große Breite der Straße ist es möglich ruhenden und durchgehenden Verkehr ohne Überschneidungen zu bündeln.

Entlang der Galgenhofstraße finden sich zusätzlich 9 Längsparker für Anwohner dieses Bereichs. Im Osten des Platzes werden 26 Parkplätze für die deutsche Bahn auf dem Platz abgegrenzt angeboten. Die Zufahrt zu den Parkplätzen erfolgt von Osten. Auf dem Nachbargrundstück befindliche Parkplätze können ebenfalls über diese Zufahrt angefahren werden.

Schnittansicht Nord-Süd M 1:250



Modellfoto



Der Radweg verläuft auf der Südseite der Straße hinter dem Bahnhof und wird durch Markierungsnägel vom Fußgängerweg abgegrenzt. Vor dem Hotel Merkur wird die bestehende Busvorfahrt und Wendefläche beibehalten und in den Platz integriert. Der Hummelsteiner Weg wird nach Westen verlagert, um eine ungestörte Nutzung rund um das Rasenparterre zu ermöglichen und den Platz sinnvoll zu gliedern.

Durchgängige Beläge

Um ein einheitliches und freundliches Platzgefüge zu erhalten, wird der gesamte Platz mit einem hellbeigen Plattenbelag belegt. Fahrbahnen werden als Großsteinpflaster in starrer Bettung aus dem gleichen Material vorgesehen.

Durch eine leichte Absenkung wird die Fahrbahn für alle Nutzer optisch erlebbar, gliedert sich jedoch in das Gesamtbild ein, ohne trennend zu wirken. Neben locker eingestreuten Bänken entlang des Boulevards vor der Bahn lädt das Rasenparterre mit zahlreichen Sitzangeboten zum Verweilen ein. Kleine Spielangebote und Kunstobjekte können im Hain ihren Platz finden.

Der Platz bei Nacht

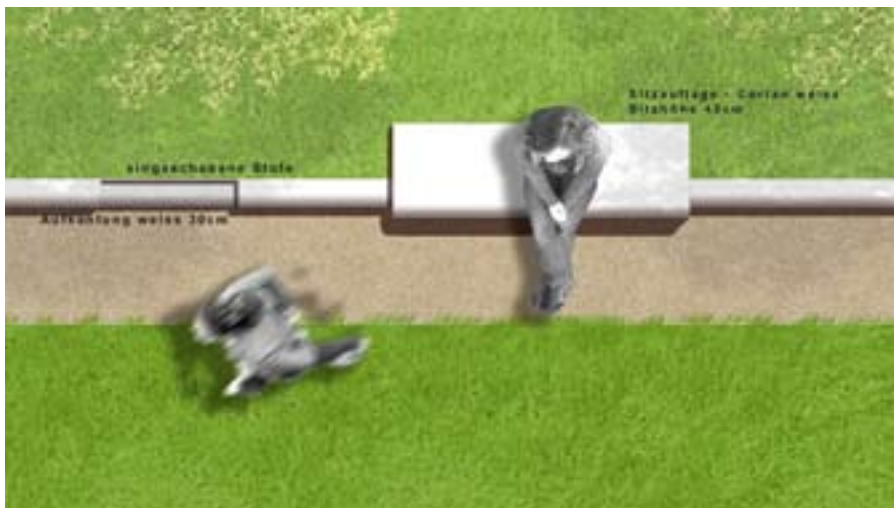
Bei Nacht erhält der Nelson-Mandela-Platz ein stimmungsvolles Bild. Mastleuchten entlang der Straße sorgen für ausreichend Grundhelligkeit im Straßenraum. Die Eingänge zur Bahn werden durch Lichtinstallationen prägnant in Szene gesetzt. Die Mauer entlang der Bahn wird vom Boden her beleuchtet und zur ruhigen Raumkante bei Nacht. Baumstrahler und Lichtbänder im Senkparterre sorgen für eine freundliche und atmosphärische Beleuchtung, die zum Verweilen und Besuchen des Platzes einlädt.



Blick Richtung Süden



Detailschnitt Rasenparterre M 1:20



Detail Sitzstufen M 1:20



Modellfoto



Detailausschnitt Belag M 1:20



Stimmung bei Nacht



Blick zum Ostdurchstich



Lageplan M 1:500



Nelson-Mandela-Platz

1. Ankauf

K1 Landschaftsarchitekten

Axel Klapka

Milastraße 2, 10437 Berlin

MA: Catherine Kuhn, Torsten Wolff, Peter Young, Johanna Kühnelt, Florian Mänz, Lars Hopstock

Preisgerichtsbeurteilung

Die Lage der neuen Straße Hinterm Bahnhof gliedert den Nelson Mandela Platz in einen großzügigen der Südstadt zugeordneten Platzbereich und einen ausreichend großen Bahnhofsvorplatz. Diese positive Grunddisposition wird mit unterschiedlichen Funktionen belegt, die unterschiedlich qualitativ gestaltet sind.

Der Hauptplatz setzt sich mit den topografischen Gegebenheiten auseinander. Sitzstufen

und Wasserbecken tragen zur Belebung bei. Die Vorzone des OVF ist ebenso durch Stufen gegenüber dem Verkehrsraum angehoben. Dadurch entstehen subtile räumliche Elemente.

Der kleine Baumplatz pointiert einen weiteren Aufenthaltsbereich. Hinsichtlich der Ausstattung ist allerdings zu bemerken, dass sie mit der Vielzahl der Elemente in sich nicht konsistent ist. Aufgrund der Durchgängigkeit der Platzfläche wird eine Sekundärstruktur für den Verkehrsraum erforderlich, der die Platzgestaltung konterkariert. Der Vorschlag des langen Belagsbandes zur Erinnerung an den Namensgeber des Platzes stellt einen wertvollen Beitrag dar.

Die Platzbeläge aus Kleinpflaster wie in der Visualisierung dargestellt, sind insbesondere für immobile Menschen unkomfortabel. Der große Parkplatz vor dem Hotel berücksichtigt

nicht die vorhandene Gastronomie. Zu- und Abfahrt bleiben unklar. Der Bahnhofsvorplatz zeichnet sich durch eine große befestigte und baumlose Fläche aus. Das könnte zwar für Funktion und Frequentierung angemessen erscheinen. Es wird jedoch die Feingestaltung hinsichtlich Möblierung und Ausstattung vermisst.

Zum Verkehr ist zu bemerken, dass trotz des großen Flächenverbrauchs für die Stellplätze die gewünschte Anzahl nicht nachgewiesen werden konnte. Die Parkplatzzufahrt scheint nur durch das Wohngebiet gegeben.

Die Radwegekonzeption ist in den Kreuzungsbereichen funktional nicht akzeptabel. Die fehlende Markierung des Zugangs zur Fahrradstation birgt Konflikte mit den Fußgängern. Insgesamt schaffen die Verfasser zwar eine gute Flächendisposition, die jedoch gestalterisch und funktional nicht ausgelotet ist.

Eingang Ost





Spiel am Wasserstein

Konzept (Auszug) Nelson-Mandela-Platz

Der Platz wird über die gesamte Fläche zwischen Südstadtpark und Eingang-Ost sowie zwischen Bahnhofsgebäude und südlicher Bebauungskante definiert. Dazu wird im Übergangsbereich des Südstadtparks die Baumgruppe ergänzt und der Übergangsbereich vom Park zum Platz erweitert. Im Osten werden um den DB-Stellplatz die Bäume in einem Raster so angeordnet, dass sie einen Raumabschluss bilden.

Die südliche Wand zum Bahnhof wird ab dem späteren Eingang-Mitte neu gefasst und bil-

det mit der Fassade der Fahrradstation den Rücken in diesem Bereich des Platzes. Die Belagsflächen werden in einem einheitlichen Stein ausgebildet, erhalten aber für die unterschiedlichen Bereiche unterschiedliche Texturen in der Bearbeitung und Größe.

Die Baumstellungen auf dem Platz sind im Gegensatz zu den raumbildenden Baumpflanzungen richtungsfrei und unterstützen die flächenhafte Ausprägung des Platzes. Mit dem „Long Walk“ erhält der Platz den Bezug zu seinem Namensgeber, der als eingelassenes Band von den meisten Besuchern gekreuzt wird.

Südstadtstufen

Im südöstlichen Platzbereich markieren großzügige Stufen den Übergang zur Südstadt und bilden eine zweite räumliche Ebene vor der städtebaulichen Kulisse. Vor einer Baumreihe entsteht im Zusammenspiel mit einem Heckenkörper und dem Wasserstein ein Sitz- und Aufenthaltsbereich, der die Nutzungen eines Quartiersplatzes aufnimmt.

Durch die Anordnung von Sitzsteinen unter dem frei angeordneten Baumhain gegenüber der Stufen, erhalten die Südstadtstufen ein Gegengewicht. Mit der Fortführung der Stufen vor dem östlichen Bürogebäude entsteht eine Zonierung für gastronomische Nutzungen, die als „Terrasse“ zum Bestandteil der Platzanlage wird.

Wasserstein

Der Wasserstein bildet das belebte Zentrum der Platzanlage. Ein monolithisch wirkender „Stein“, über den das Wasser fließt und an den platzzugewandten Seiten über die Seitenflächen in ein Auffangbecken fällt, liegt als ruhender Pol auf der Platzfläche. Verschieden bearbeitete Oberflächen lassen das Wasser in unterschiedlichen Strukturen, mal gleitend, mal wellig oder kräuselnd von Süd nach Nord fließen. So sind je nach Aufenthaltsort glucksende, sprudelnde oder plätschernde Geräusche zu hören, während aus der Ferne das Gesamttrauschen den Großstadtlärm über-tönt.

Kiss, Walk and Ride Zone

Mit der Verlagerung der Verbindungsstraße nach Süden erhält der Vorbereich zum Bahnhofsgebäude Raum für Fußgänger, Radfahrer und gastronomische Einrichtungen. Hier wird das Kommen und Gehen sowie das Abschiednehmen und Wiedersehen zelebriert. Die als

Lageplan M 1:250



Kussmünder ausformulierten Bänke markieren die „Kiss and Ride“ Zone. Großformatige Platten beläge weisen auf die Bahnhofseingänge hin. Eine „Kiss and Ride“ Spur und eine Taxispur werden zentral an der Stelle angeordnet, an der in der Praxis immer Halteverkehr entstehen würde.

Grünkonzept

Der Nelson-Mandela-Platz wird als multifunktionaler Platz mit der dazu geeigneten mineralischen Grundfläche angelegt. In einer zweiten Ebene bilden die Bäume den grünen Platz und lassen Raum für die unterschiedlichen Nutzungsansprüche. Die auf dem Platz frei angeordneten, dornenfreie Gleditschien verleihen dem Platz einen leichten und heiteren Charakter und zeichnen im Schattenspiel das Laub auf dem Belag nach.

Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept sieht eine indirekte Beleuchtung der Platzkanten und wichtigen Gebäude bzw. Einbauten vor.

Der Platz wird als neuer Raum im Zusammenhang mit den architektonischen Grenzen wahrgenommen. Mastleuchten werden auf dem Platz so verteilt, dass die Flächen auf einer zweiten Beleuchtungsebene gleichmäßig ausgeleuchtet werden. Zusätzlich erhalten diese einstellbare Spots, die bei Veranstaltungen individuell ausgerichtet werden können.



Schnittansicht Ost M 1:250



Erschließung



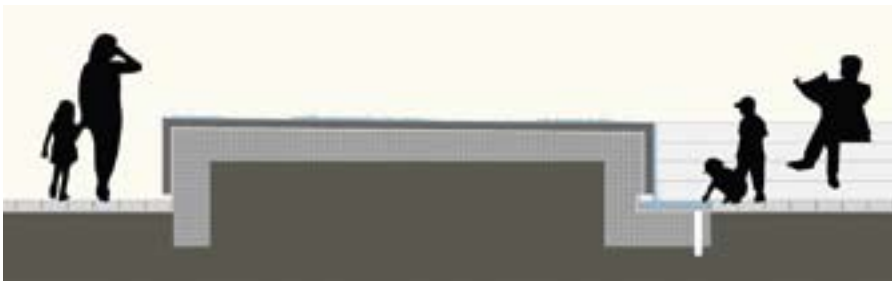
Raumkanten



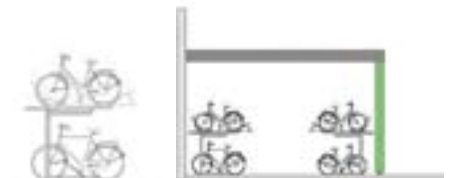
Stellplätze



Aufenthalt



Schnittansicht Wasserstein M 1:20



Schnitt Fahrradstation M 1:125



Detail „The Long Walk“ M 1:20



Detail Belag Parkplatz M 1:20



Funktionsschema Fahrrad-Parksystem mit Hebermechanismus M 1:50



Ansicht Fahrradstation M 1:125

Grundriss Fahrradstation M 1:125





DB-Parkplatz Längsschnitt M 1:250

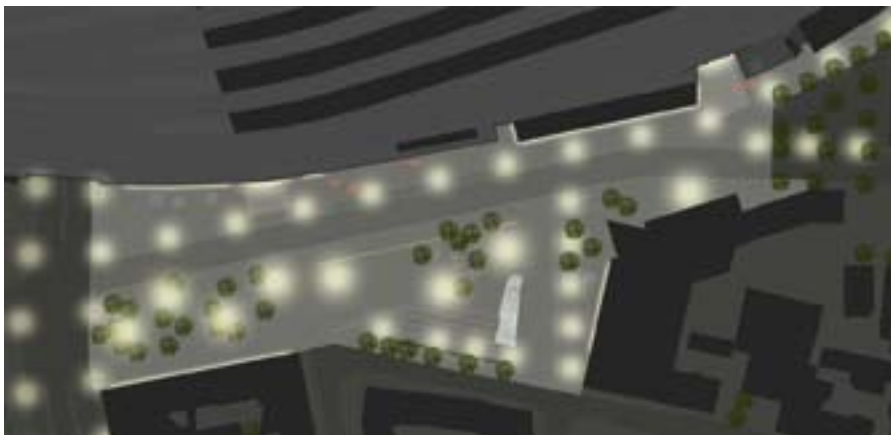


Schnittansicht Süd M 1:250



Konzeptplan M 1:500

Beleuchtungskonzept M 1:500



Modellfoto





2. Ankauf

Faktorgrün

Martin Schedlbauer, Jürgen Pfaff
Merzhauser Straße 110, 79100 Freiburg
MA: Anna Niemeyer, Melanie Borutta,
Johannes Schittenhelm, Stephan Scholz

Preisgerichtsbeurteilung

Den Verfassern gelingt es durch die konsequente Anwendung weniger Gestaltelemente die heterogene Bestandssituation in eine großzügige und einheitliche Platzgestalt zu verwandeln. Das erweiterte Bahnhofsvorfeld wird durch ein langes, bahnbegleitendes Flachdach räumlich gefasst, unter dem die Fahrradstellplätze und Servicefunktionen angeordnet werden. Die Platzfläche wird durch

die Verwendung eines einheitlichen Oberflächenbelags bis an die südliche Randbebauung geführt. Nord-Süd verlaufende Lichtbänder betonen die Verbindung zur Südstadt und nehmen durch eingefügte Textfragmente Bezug zur Biographie von Nelson Mandela. Vor der südlichen Randbebauung werden baumbestandene Aufenthaltsbereiche angeordnet.

Besondere Gestaltidee ist die Nutzung der funktionslosen Platzkante an der Bahn für großflächige Wandbilder, die einer afrikanischen Tradition der sog. „murals“ folgen und somit einen optisch wirkungsvollen Bezug zum Platznamen herstellen. Die funktionalen Abläufe sind schlüssig nachgewiesen, allerdings ist das Stellplatzangebot zu knapp. Zusammenfassend wird festgestellt, dass die dargebotene Form einer geradezu metropoli-

tanen, steinernen Platzfigur, die eine entsprechende Bebauungs- und Nutzungsdichte erfordert, dem städtebaulichen Maßstab des Nelson-Mandela-Platzes nicht angemessen ist. In diesem Zusammenhang erscheinen auch die architektonisch-gestalterischen Elemente überdimensioniert.

Modellfoto





Gestaltungsvorschlag M 1:250

Konzept (Auszug)

„Unsere tiefgreifendste Angst ist nicht, dass wir ungenügend sind. Unsere tiefste Angst ist, über das Messbare hinaus kraftvoll zu sein. Es ist unser Licht, nicht unsere Dunkelheit, das uns erschreckt. Wir fragen uns, wer bin ich, mich brillant, großartig, talentiert, phantastisch zu nennen? Aber wer bist Du, Dich nicht so zu nennen? Du bist ein Kind Gottes. Dich selbst klein zu halten, dient nicht der Welt. Es ist nichts Erleuchtendes daran, sich so klein zu machen, dass andere um Dich herum sich nicht sicher fühlen. Wir sind alle bestimmt, zu leuchten, wie es die Kinder tun. Wir sind geboren worden, um den Glanz Gottes, der in uns ist, zu manifestieren. Und wenn wir unser eigenes Licht erscheinen lassen, geben wir unbewusst anderen Menschen die Erlaubnis dasselbe zu tun. Wenn wir von unserer eigenen Angst befreit sind, befreit unsere Gegenwart automatisch andere.“

Aus der Antrittsrede Nelson Mandelas zu seiner Ernennung als Präsident

Platzkonzept

Für den Nelson-Mandela-Platz wird eine einheitliche und durchgängige Gestaltung vorgeschlagen. Klare und ordnende Stadtstrukturen

werden aufgenommen und auf dem Platz fortgeführt. Durch leichte Verschiebungen und Brechungen in der Geometrie entstehen neue, freiere Interpretationen, die dem Platz einen heiteren und offenen Geist verleihen. Die einzelnen Nutzungszonen werden definiert, gehen aber fließend ineinander über und erlauben so eine flexible Nutzung für kleinere und größere Veranstaltungen wie z.B. Wochenmarkt oder Musikfestivals.

Idee

Der Entwurf ist inspiriert von dem Geist und der Botschaft Nelson Mandelas, die in seiner Antrittsrede zur Ernennung zum Präsidenten am deutlichsten zum Ausdruck kommen. Es soll ein heiterer und offener Platz entstehen, ein Ort voller Freude und Licht, der uns ermuntert, an unsere eigene Kraft zu glauben und unser inneres Licht zum Leuchten zu bringen. Der Nelson-Mandela-Platz wird zum Ort gelebter Demokratie, die Strukturen und Gestaltungselemente symbolisieren die Freiheit und Individualität jedes Einzelnen. Allzu enge Denkmuster und Begrenzungen lösen sich auf und machen Platz für individuelle Strömungen und Bewegungen. Es entsteht ein Ort der Begegnung, offen für die vielseitigsten Nutzungen, der zur Begegnung der Völker und Kulturen einlädt und zum Nachdenken über die zentralen Themen der Menschheit, Friede, Freiheit und Menschenrechte auffordert.

„Lichte Halle“

Ein liches Dach schafft den räumlichen und städtebaulichen Abschluss des Platzes zum Bahnhof hin und stellt die Platzkante her. Das Dach verbindet die drei Zugänge zum Bahnhof miteinander und nimmt die verschiedenen Funktionen, wie Ankunft, Infopunkt, Fahrradüberdachung und Fahrscheinautomaten auf.



Im zentralen Platzbereich bleibt die lichte Halle frei von Nutzungen und wird zum Ort

Ansicht Bahnhofsfassade Lichte Halle M 1:250



der Begegnung. Im Rahmen von Festen und Veranstaltungen wird das Dach zur Markthalle und bietet Platz für Musikfestivals und Kunst-events. Die Architektur der Halle ist inspiriert von den teilweise improvisierten Bauten Südafrikas und bildet in seiner spielerischen und lockeren Haltung einen erfrischenden Gegenpol zu unserer allzu strengen und organisierten Alltagswelt.

„Murals“

Typisch für Südafrika, der Heimat Nelson Mandelas, sind die „murals“, das sind bunte und farbenfrohe Wandmalereien, die die Unbeschwertheit und die Lebensfreude Afrikas zum Ausdruck bringen. Die vorhandene Wand wird im Rahmen der Herstellung des Ostdurchstichs verlängert und unter Einladung und Mitwirkung von Künstlern aus Südafrika mit „murals“ bespielt.



Die Murals bringen den Geist Südafrikas nach Nürnberg, und verleihen dem Platz einen heiteren und offenen Charakter als Ort der Begegnung und des interkulturellen Austausches. Begleitend zu den Kunstevents finden auf dem Platz regelmäßig Kunst- und Kultur-Festivals, wie z.B. ein Africa-Musik-Festival statt.



„Lichtquelle“

Im Zentrum des Platzes bildet ein flacher Brunnen mit spielerisch angeordneten Quellsprudlern und Fontänen einen Anziehungs-

punkt. Das Wasser spiegelt das Licht und bringt es als „Lichtquelle“ auf den Platz. Die schmalen Lichtbänder führen als ca. 80 cm breite Stege über das Wasser, ein Symbol für den Mut, den es auch braucht um den Weg zum Licht anzutreten, denn man nimmt dabei in Kauf, auch mal nass zu werden.



Die Lichtquelle bildet einen heiteren Ort des Spiels und der Begegnung für Jung und Alt, und steht auch für Aufbruch und Hoffnung, das Überwinden und Auflösen alter Barrieren und Denkstrukturen

Grünkonzept

Das Baumkonzept unterstützt den angestrebten hellen und lichten Charakter des Platzes. Es werden Baumarten verwendet, die mit ihrer lichten und schirmförmigen Kronenausbildung die Stimmung Afrikas einfangen und auf den Platz bringen.

Die heimische Kiefer als Verwandter der Pinie erzeugt mit ihrer schirmförmigen Krone einen charakteristischen Eindruck, Blauglockenbäume ersetzen den Jacaranda-Baum, der aufgrund der klimatischen Verhältnisse in Nürnberg nicht verwendet werden kann und bringen die typischen blauen Blüten. Abgerundet wird das Konzept durch das lichte, gefiederte Laub des Schnurbaums.

In freier Anordnung an den Platzrändern verteilt erzeugen die Bäume lichte Baumdächer und Raumkanten, ohne die Räume abzuschließen. Im Westen werden die Platzkanten der Nachbarbebauung aufgenommen, im Osten schaffen sie einen räumlichen Abschluss.

Verkehr

Die Straße Hinterm Bahnhof wird in einem Abstand von ca. 20 Metern in geschwungener Form über den Platz geführt, die kräftige und markante Platzgestaltung bindet die Straße in die Gestaltung ein. Die notwendigen Stellplätze werden direkt entlang der Straße angeordnet, um den Platz so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Entlang der Südseite werden Senkrechtparker angeordnet, an der Nordseite werden in einem Längsparker-Streifen die Stellplätze für Taxi und Kiss and Ride untergebracht.

Der Radweg wird parallel zur Straße innerhalb des Platzes geführt. Die Parkplätze der DB an der Ostseite werden in das Platzkonzept integriert. Die Galgenhofstraße wird als Einbahnstraße über den Platz geführt, der Hummelsteiner Weg wird an die Galgenhofstraße angebunden. In seiner Verlängerung dient er zur Andienung des Bürogebäudes sowie als Beleuchtung Feuerwehrezufahrt.

Lichtbänder

Das Licht wird thematisiert in Form von Lichtstrahlen oder Bändern, die quer über den Platz verlaufen. Sie betonen die Querverbindungen über die Straße hinweg und weben die Südstadt mit dem Bahnhof und der Innenstadt. Auf den Lichtbändern sind Grundsätze und Begriffe eingelassen, die den Geist und die Haltung Nelson Mandelas zum Ausdruck bringen und den Besucher zum Innehalten und Nachdenken anregen. Der Belag des Platzes wird in einem hellen, beigeen Naturstein oder eingefärbtem Asphalt ausgebildet.

Möblierung

Der Nelson-Mandela-Platz wird bewusst sparsam möbliert, um den offenen Eindruck nicht zu stören: Die vorgeschlagenen „Platzkissen“ bestehen aus robustem, vandalismusresistentem Leichtbeton. Durch ihre Anordnung sowie ihrem lichten Charakter besteht eine gute Orientierung und Einsehbarkeit, Idee ist das Bild von Inseln auf dem Platz.



Platzbeleuchtung

Beleuchtung

Die Beleuchtung des Platzes ist ein zentraler Bestandteil der Gestaltung. Sie soll den Platz als „Lichtquelle“ in der Umgebung darstellen und die Menschen zum Innehalten und Nachdenken anregen. Die Beleuchtung ist ein zentraler Bestandteil der Gestaltung und soll den Platz als „Lichtquelle“ in der Umgebung darstellen und die Menschen zum Innehalten und Nachdenken anregen.



Übersichtsplan M 1:500

Lichtbänder



Lichtbänder Nacht



Detail Sitzmöbel und Beleuchtung





Lageplan M 1:250

Konzept (Auszug)

Ein Platz wird zum Quartierspark

Klare Wegebeziehungen in Nord-Süd- und Ost-Westrichtung werden von dem neuen Quartierspark überlagert. Durch die Dreiteilung des Parks werden die Wegebeziehungen von den drei Bahnhofsdurchgängen zur Südstadt erlebbar und gestärkt. Die West-Ostbeziehungen gliedern sich:

- in die Bewegungszone direkt vor dem Bahnhof,
- in die Straße Hinterm Bahnhof für den MIV und für die Fahrradfahrer
- in die Parkachse als kurzer Fußweg unter den Bäumen
- in die verkehrsberuhigte Galgenhofstraße

Raumkonzept

An der Nahtstelle zwischen Bahnhof und Südstadt entsteht ein Empfangsraum für die Südstadt als grüne Halle. Unter den hohen Bäumen bleibt viel freie Fläche für Aktivitäten

aller Art. Der von der Bahnhofswand und den Straßenbäumen gebildete Raum an der Bahnhofssüdseite ist eine Bewegungszone, die die Bahnhofsdurchgänge verbindet und gleichzeitig genügend Raum für Fußgänger, Fahrräder und Gastronomie bietet. Ein einheitlicher Bodenbelag für alle Gehflächen fügt den Quartierspark und die Bewegungszone vor dem Bahnhof zusammen.

Verkehr und Parkmöglichkeiten

Die Straße „Hinterm Bahnhof“ ist eine Mischverkehrsfläche für den MIV und beidseitig für Fahrradfahrer. In Längsparkstreifen (55 P + 10 P) sind Taxis, Kiss-and-Ride-Plätze und öffentliche Stellplätze angeordnet. In Querparkstreifen (19 P) in der Galgenhofstraße sind öffentliche Stellplätze angeordnet. Die Galgenhofstraße und der Hummelsteiner Weg werden verkehrsberuhigt mit den noch zulässigen Mindestabmessungen ausgebaut. Auch für die Fahrflächen wird der für die übr-

gen befestigten Flächen vorgeschlagene Belag verwendet.

Raumkanten

In den durch die umgrenzenden Gebäude gebildeten sehr weitläufigen Raum werden Raumkanten zur Abgrenzung und gleichzeitig zur Stärkung von Funktionsbereichen eingefügt:

- Vom West- bis zum Ostdurchgang des Bahnhofs wird eine begrünte Wand in leichter Stahlkonstruktion gespannt. In der Nische zwischen mittlerem und östlichem Durchgang können 530 Fahrräder in höhenversetzten Doppelfahrradständen untergebracht.
- Die Straßenbäume an der Straße Hinterm Bahnhof verdeutlichen die Bewegungszone vor dem Bahnhof und den eigentlichen Straßenraum.
- Die geneigte Wasserbank grenzt den Park vom Straßenraum ab.



- Die elipsenförmigen Pflanzflächen mit großblättrigen Schattenstauden bilden einen Filter zwischen der Galgenhofstraße und der grünen Halle.

Quartierspark

Der dreiteilige Quartierspark wird von einer baumüberstandenen Fläche für vielfältige Nutzungen, robusten Sitzmöglichkeiten und Wasserelementen zum Anfassen und Bespielen geprägt. Als Bodenbelag ist eine durchgehende wassergebundene Decke (evtl. mit Stabilizer) vorgesehen; in diesem Belag sind keine Baumscheiben erforderlich. Die Bäume stehen locker verteilt auf dieser Fläche; sie bilden Lichtungen und Schattenbereiche. Mit der freien Baumstellung kann auf Leitungsführungen reagiert werden.

Bäume

Durch die Verwendung von vier Baumarten entsteht durch die Blüten und die Herbstfärbung eine eigene, sich jahreszeitlich verändernde Atmosphäre für den Park. Die blauvioletten Baumsträusse des Blauglockenbaumes, das frische Gelb der Goldakazie, das üppige Cremeweiß des Schnurbaumes und die rote Herbstfärbung des Amberbaumes zeugen von der Dynamik des Parks. Die Bäume haben eine freie Stammhöhe von 3,50 m, damit darunter ungehindert die Aneignung des Parks durch die Bewohner der Südstadt mit vielfältigen Veranstaltungen und Aktionen stattfinden kann.

Licht

Das Beleuchtungskonzept arbeitet mit drei Elementen, die die verschiedenen Nutzungsbereiche unterstützen.

Mastleuchten

Mastleuchten zwischen den Bäumen der Bewegungszone und entlang der Gebäude in der Galgenhofstraße geben die notwendige Grundbeleuchtung. Ebenfalls mit Mastleuchten sind die Sitzbereiche im Park so ausgeleuchtet, dass keine Angsträume entstehen.

Pollerleuchten

Mit Pollerleuchten werden die Verbindungswege von den Bahnhofsdurchgängen zur Südstadt verdeutlicht und in ein eher flächiges Licht gesetzt.

Leuchteffekte

Besondere Leuchteffekte heben die Möblierung und Wegeführung im Park hervor:

- Mit linearen Bodenleuchten wird der Querweg durch den Park hervorgehoben.

- Bänder und Hocker sind unterleuchtet und verhindern so das Entstehen von Dunkelzonen und verringern die Gefahr von Vandalismus.
- Der gerade und der geneigte Wassertisch vermitteln durch ihre Beleuchtung einen schwebenden Eindruck.

Alle Leuchten entsprechen dem neuesten Stand der Lichttechnik und verwenden vorwiegend LED-Leuchtmittel.

Quartierspark



Raumkonzept



Verkehr und Parkmöglichkeiten



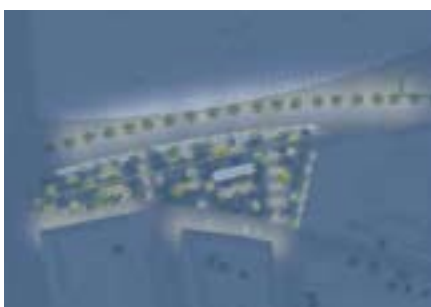
Raumkanten



Perspektive Details M 1:20



Nachtplan M 1:1000 (links außen) und Leuchteffekte

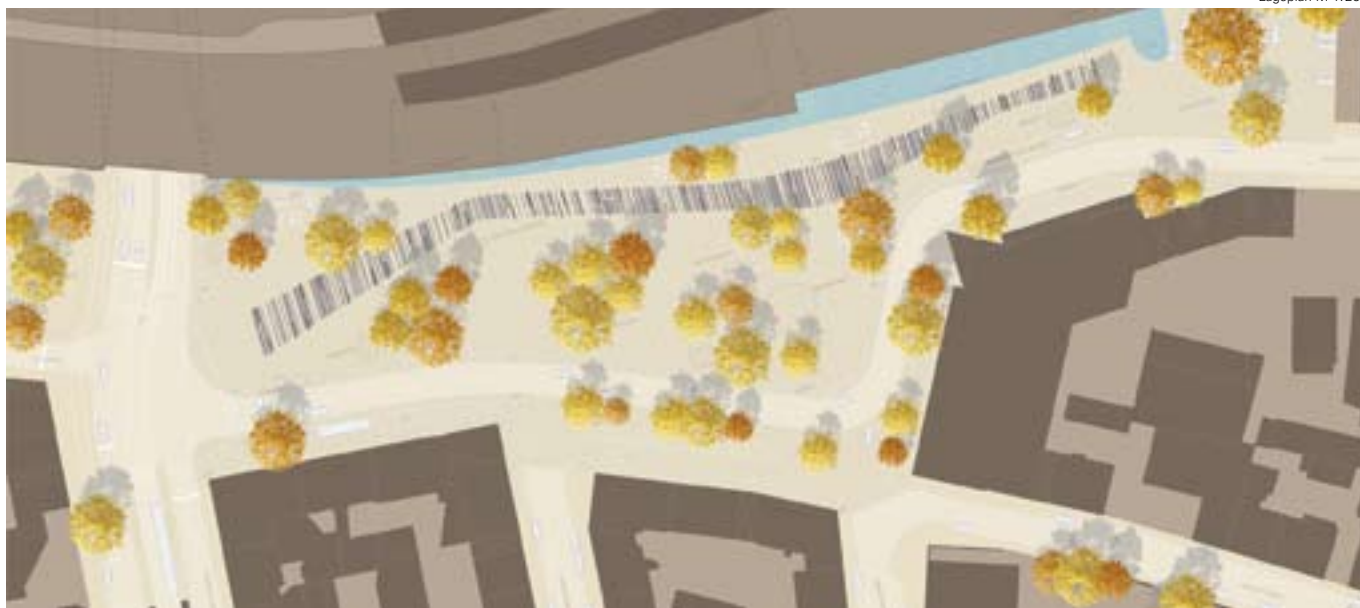


Weitere Teilnehmer

Adler & Olesch Landschaftsarchitekten/Stadtplaner/Ingenieure

Marienstraße 8, 90402 Nürnberg

Lageplan M 1:250



Blick nach Osten



Blick von Süden



Nachtplan



Werkgemeinschaft Freiraum

Vordere Cramergasse 11, 90478 Nürnberg

Konzept – Verflechtung Stadtteil M 1:250



Perspektive Richtung Süden



Perspektive Richtung Osten



Steinbacher-Consult Ingenieurgesellschaft

Richard-Wagner-Straße 6, 86356 Neusäß

Gestaltungskonzept M 1:250



Perspektive Nelson-Mandela-Platz, Blickrichtung Osten



Perspektive Nelson-Mandela-Platz, Blickrichtung Süden



Perspektive: Celtisplatz Blickrichtung Südosten

**POLA Landschaftsarchitekten**

Neue Schönhauser Straße 16, 10178 Berlin

Lageplan M 1:250



Nelson-Mandela-Platz



Abendstimmung am Nelson-Mandela-Platz



Beleuchtungskonzept



SPOK Stadt Planer Ott & Krause

Danziger Straße 217, 10407 Berlin

Übersichtsplan M 1:250



Blick zum Ausgang Süd



Blick zum Ausgang Ost



Blick auf den Nelson-Mandela-Platz

**mahl - gebhard – konzepte**

Hubertusstraße 4, 80639 München

Gestaltungsplan M 1:250



Perspektive 1



Perspektive 2



Detail Wassertisch Sitzbereich M 1:20



Pechter + Schreiber

Marktstraße 10, 72622 Nürtingen

Lageplan M 1:250



Nelson-Mandela-Promenade



Vorplatz Ostdurchstich



Hirner & Riehl Architekten

Holzstraße 7, 80469 München

Lageplan M 1:250



Quartiersplatz von Westen



Quartiersplatz von Osten



Bahnhofsvorplatz West



Keller & Damm LA Stadtplaner
Dachauer Straße 17, 80335 München

Lageplan M 1:250



Perspektive Ost



Perspektive Süd



Beleuchtungskonzept ohne Maßstab



Fritsch, Knodt und Klug
Untere Kreuzgasse 33, 90403 Nürnberg

Lageplan M 1:250



Perspektive Tagansicht Richtung Osten



Perspektive Tagansicht Richtung Westen



Perspektive Nachtansicht Richtung Süden



g2-Landschaftsarchitekten

Ludwigstraße 106, 70197 Stuttgart

Lageplan M 1:250



Platz mit Rasenskulptur



Vorgabeperspektive Blickrichtung Osten



Beleuchtungskonzept M 1:500



AG Topotek 1, Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH

Sophienstraße 18, 10178 Berlin

Lageplan M 1:250



Perspektive 1



Perspektive 2



Perspektive 3



Tanja Piening, Henry Ripke

Achter Lüttmoor 15, 22559 Hamburg

Lageplan M 1:250



Perspektive Blick Richtung Süden



Vorgabeperspektive Blickrichtung Osten



Perspektive Blick Richtung Osten



Raum 3 Architekten

Harrichstraße 16, 90408 Nürnberg

Platzgestaltung M 1:250



Blick nach Osten



Blick auf den Nelson-Mandela-Platz



Rotzler/Krebs/Partner LA

Lagerplatz 21, 8400 Winterthur, Schweiz

Situation M 1:250



Blick zum Nelson-Mandela-Garten



Blick zum Bahnsockel



Lichtkonzept M 1:1000

**terra.nova Landschaftsarchitekten**

Freibadstraße 15 Rgb., 81543 München

Gestaltungsplan M 1:250



Blick Richtung Südstadt



Blick Richtung Ostdurchstich



Kunstlichtkonzept M 1:250



Simons & Hinze, LA

Derfflingerstraße 6, 10785 Berlin

Lageplan M 1:250



Blick über den Bahnhofseingang Ost



Blick über den Nelson-Mandela-Platz

**Kreikenbaum + Heinemann**

Langenstraße 50, 28195 Bremen

Übersichtsplan M 1:250



Ansicht Brunnen M 1:50



Beleuchtungskonzept



Ute Hertling

Fehrbelliner Straße 89, 10119 Berlin

Gestaltungsplan M 1:250



Perspektive Richtung Osten zum Vorplatz Ausgang Osttunnel



Perspektive Richtung Süden über den Nelson-Mandela-Platz



Lichtkonzept



HAGER Landschaftsarchitektur AG

Bergstraße 85, 8032 Zürich, Schweiz

Gesamtkonzept M 1:250



Multifunktionaler Platz mit Brunnen



Quartiersplatz mit Kiosk und Spielmöglichkeiten



Beleuchtungskonzept



Modellfotos der weiteren Teilnehmer



Adler & Olesch Landschaftsarch./Stadtplaner/
Ingenieure, Nürnberg



Werkgemeinschaft Freiraum, Nürnberg



Steinbacher-Consult Ingenieurgesellschaft,
Neusäß



POLA Landschaftsarchitekten, Berlin



SPOK Stadt Planer Ott & Krause, Berlin



mahl - gebhard – konzepte, München



Prechter+Schreiber, Nürtingen



Hirner & Riehl Architekten, München



Keller & Damm LA Stadtplaner, München



Fritsch, Knodt und Klug, Nürnberg

Modellfotos der weiteren Teilnehmer



g2-Landschaftsarchitekten, Stuttgart



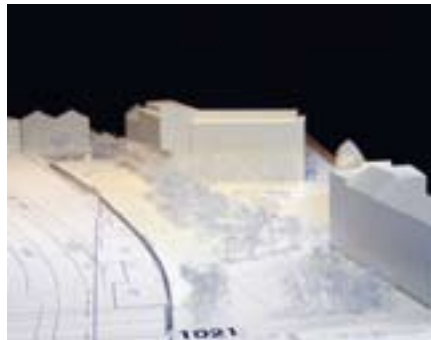
AG Topotek 1, Gesellschaft von
Landschaftsarchitekten mbH, Berlin



Tanja Piening, Henry Ripke, Hamburg



Raum 3 Architekten, Nürnberg



Rotzler/Krebs/Partner LA, Winterthur,
Schweiz



terra.nova Landschaftsarchitekten, München



Simons & Hinze, LA, Berlin



Kreikenbaum + Heinemann, Bremen



Ute Hertling, Berlin



HAGER Landschaftsarchitektur AG, Zürich,
Schweiz

