



Anlage 2:
Städtebaulicher Wettbewerb Großparkplatz
2. Preis mit Beurteilung Preisgerichtsprotokoll
Scheuvens + Wachten, Dortmund, WBP, Bochum, Runge IVP, Düsseldorf

2. PREIS

scheuvens + wachten plus planungsgesellschaft mbh, Dortmund



Verfasser: scheuvens + wachten plus planungsgesellschaft mbh, Dortmund
Prof. Dipl.- Ing. Kunibert Wachten Architekt und Stadtplaner AKNW
Dipl.- Ing. (FH) M.Sc. Stefan Hartlock Stadtplaner AKNW

Wbp Landschaftsarchitekten GmbB, Bochum
Dipl.- Ing. (FH) Rebekka Junge Landschaftsarchitektin AKNW

Runge IVP Ingenieurbüro für integrierte Verkehrsplanung, Düsseldorf
Hans-Rainer Runge Stadtplaner AKNW Verkehrsplaner

Mitarbeiter: scheuvens + wachten plus planungsgesellschaft mbh:
Jonas Wiengarn, Lukas Welling, Julia Tesch

1012

Aus der städtebaulichen Struktur der Erlanger Barockstadt entwickeln die Verfasser ein robustes System von Quartieren und öffentlichen Räumen. Das Thema wird dabei fast spielerisch interpretiert und in eine angemessene Körnung und Dichte übertragen. Richtigerweise wird dabei der eher öffentlich geprägte, südliche Bereich von den Wohnquartieren im Norden unterschieden. Öffentliche und private Freiräume werden deutlich separiert, bieten jederzeit Orientierung. Unverständlich ist jedoch die Proportionierung der Wohnhöfe mit den sehr tiefen Gebäuden und engen Freiräumen. Für das Gerberquartier wird ein richtiger Umgang mit der vorhandenen Situation gefunden.

Positiv zeigt sich die Balance der Funktionen, die nicht nur überwiegend richtig positioniert sind, sondern auch städtebaulich akzentuiert werden. Hier ist zu erkennen, dass die Verfasser mit einem guten Gespür für Form und Fuge bereits erste architektonische Ideen präsentieren.

Die westliche Kante fungiert aufgrund ihrer geschlossenen Struktur als Lärmschutz. Auf sinnvolle Weise wird hier auch die verkehrliche Nord-Süd-Erschließung integriert. Dadurch wird die Möglichkeit eröffnet, die innenliegende Achse als einen gut proportionierten, autofreien Raum zu entwickeln. Auch die östliche Kante wirkt gut gesetzt, entlang der Bahn werden sinnvolle Funktionen einer urbanen Mobilität angeordnet. Die hier eingeordneten Parkhäuser werden jedoch aufgrund ihrer trennenden Wirkung und des Verlustes an wertvollen Grünbestand auch kritisch diskutiert.

Das in diesem Zuge eingefügte neue Bahnhofsgebäude hat das Potenzial, zu einem attraktiven Entrée zu werden; die Fahrradabstellplätze unterstützen dies auf funktionelle Weise. Die Führung der Straße unmittelbar vor dem Hauptbahnhof könnte jedoch zu Konflikten mit den anderen Verkehrsarten führen.

Die dezentrale Verteilung der Parkplatzkapazitäten ist ein richtiger Ansatz, um auf unterschiedliche Bedarfe und räumliche Situationen zu reagieren. In der Bilanz wird eine angemessene Größenordnung erreicht, der modulare Aufbau würde auch eine künftige Umnutzung der Baulichkeiten ermöglichen.

Positiv wird auch die Positionierung wichtiger Elemente urbaner Mobilität im südlichen Bereich gesehen. Mit direkter Straßenanbindung von Süden bietet das Parkhaus Platz für von außerhalb kommenden PKW, ohne diese in die Wohnquartiere zu führen. Durch einen Hochpunkt wird die schiere Masse des Gebäudes gut gegliedert. Die Führung der StUB-Trasse ist sehr gut gelöst, die Haltestelle unkompliziert in den öffentlichen Raum eingebunden. Lediglich die Höhenlage in der Friedrich-Liszt-Straße wirft Fragen auf.

Der ZOB ist nicht direkt mit dem Bahnhof verknüpft, wodurch sich die Umsteigewege verlängern. Das am Bestand orientierte Straßensystem im Südwesten ist für die künftige Nutzung überdimensioniert.

Durch eine gelungene städtebauliche Komposition im Zusammenspiel mit gut platzierten Funktionsbausteinen entwickelt sich ein angenehm proportionierter, attraktiver Bahnhofsvorplatz. Er greift das Thema der barocken Stadtachse auf, bietet jedoch auch Raum für die verkehrlichen Funktionen und schafft auf direkte Weise den Übergang in die Regnitzaue. Als besonders interessant wird in diesem Zusammenhang der städtebauliche Hochpunkt betrachtet, der gegenüber dem Bahnhofportal die wichtige Gelenkstelle betont.

Die vierseitig geschlossene Bauweise schafft in den einzelnen Baufeldern schallgeschützte Innenhofsituationen. An den unmittelbar lärmbelasteten Außenfassaden im Westen sind keine schutzbedürftigen Wohnräume möglich. An der Bahnlinie wirken die Parkhäuser als Schallschutzschirm.

Insgesamt ist die Arbeit ein intelligenter, gut durchgearbeiteter Entwurf, der Akzente an den richtigen Orten setzt. Er ist vor allem auch für Radfahrer und Fußgänger gut mit der Umgebung vernetzt, wobei die Anbindung der Regnitztaue mutiger sein könnte. Das Konzept kann abschnittsweise realisiert werden, der Ersatzbau für das Parkhaus ist als ein erster Baustein umsetzbar.