



Anlage 3:  
Städtebaulicher Wettbewerb Großsparkplatz  
3. Preis mit Beurteilung Preisgerichtsprotokoll  
SRAP, Raum 3, Nürnberg, Studio B, München

1010

### 3. PREIS

#### SRAP Sedlak Rissland Architekten Partnerschaft GmbB, Nürnberg



Verfasser: SRAP Sedlak Rissland Architekten Partnerschaft GmbB, Nürnberg  
René Rissland (Architekt),  
Robert Sedlak (Architekt)

raum3 Massari + Partner Architekten und Stadtplaner mbB  
Matthias Massari (Architekt + Stadtplaner)

studio B Landschaftsarchitektur  
Elke Berger (Landschaftsarchitektin)

Mitarbeiter: Sarah Shah, Max Wendler,  
Simone Schilling,  
Ivan Amaya Rico,  
Lew Tolstoj,  
Charlotte Lehner

Fachplaner: SIMSCALE (Klimadiagramm)

## 1010

### Städtebauliche Leitidee

Die Arbeit zeichnet sich durch ihre gelungene Vernetzung von Altstadt und dem Naherholungsgebiet des Wiesengrundes aus. Die verbindende Landschaftsbrücke bildet das Herz des neuen, lebendigen und multifunktionalen Quartiers, welches insgesamt das orthogonale Raster der Altstadt fortschreibt. Drei Hochpunkte spannen das Quartier auf und tragen zur Identität und Adressbildung bei.

### Freiraum

Der Freiraum überzeugt durch sein reiches, öffentlich differenziertes Angebot.

Den zentralen Freiraum des Quartiers bildet die Landschaftsbrücke, die unterschiedliche atmosphärische Räume anbietet: Sie beginnt direkt am erweiterten Bahnhofsareal mit dem Friedrich List Boulevard, einem „shared space“, der sich zu einem Platz erweitert (Eduard Rüber Platz), über Quartiersplatz (der Angeboten wie einem Trödelmarkt reichlich Platz bietet), einen grünen Anger und schon im Landschaftsraum westlich der Autobahn einen Generationenspielplatz. Also viel Aufenthaltsraum ohne Konsumzwang.

Im Norden ist die ZVB in zwei Gebäude so aufgeteilt, dass sie differenzierte Grün- und Aufenthaltsräume anbieten kann. Drei Gebäudeblöcke mit Mischnutzung sind jeweils um großzügige grüne Gemeinschaftshöfe mit einer jeweiligen zu ihrer Nutzung besonderen Atmosphäre angeordnet (Gemeinschaftshof mit Kita, Gartenhof mit Museumnutzung und Wohnhof mit Tagespflege).

### Funktionsgefüge

Die Landschaftsbrücke ist direkt an ihrem Anfang im Süden flankiert von dem Busbahnhof, der wiederum geschickt kombiniert ist mit einem Sport- und Fitness-Angebot, nach Norden von einem Museum und Gastronomie, weiter von Ateliers und Gewerbe.

Drei Gebäudeblöcke prägen jeweils eine gute, ausgewogene, vielfältige Mischnutzung aus Wohnen, Büro, Nahversorgung und einer sozialen oder kulturellen Einrichtung wie Kita und Hort, einer dienstlichen Tagespflege und einem Museum mit Gastronomie sowie Gewerbe und Ateliers. Für den vierten Block sind Büros, Nahversorgung und ein Supermarkt vorgesehen.

### Verkehr und Lärmschutz

- Ruhender Verkehr

Der Entwurf erhöht die Stellplatzkapazität nur knapp, die Anzahl der öffentlichen Stellplätze stellt keine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar. Die Verteilung ausschließlich in Tiefgaragen erschwert die modulare Umsetzung.

- MIV

Die Erschließung des Gebietes durch eine Nord-Süd-Verbindung im Westen ermöglicht weiträumige Bereiche und vermeidet Konflikte mit anderen Verkehrsarten im Umfeld der Bahnstufunterführung. Das am Bestand orientierte Straßensystem im Südwesten erscheint überdimensioniert.

- ÖPNV

Die Führung der StUB über die Gerberei ist vermutlich in dieser Form nicht realisierbar und verkehrlich ungünstig. Die zentrale Lage des ZOB am Ausgang des Hbf ermöglicht kurze Umsteigebeziehungen und eine gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs. Die Wendeschleife der StUB ist nur eingeschränkt nutzbar.

- Fuß- und Radverkehr

Die Magistrale über die BAB A73 ermöglicht eine attraktive Verbindung für Fuß- und Radverkehr vom Regnitzgrund zum Hauptbahnhof.

Die vierseitig geschlossenen Einzelbaukörper schaffen schallgeschützte Innenhöfe und Fassadenbereiche, wobei durch die teils abgetrepten Geschosse keine konsequente Schallvermeidung erreicht wird. Die großzügigen Ost-West-Verbindungen erhöhen die Schalleinträge ins Quartier und die Anzahl lärmexponierter Außenfassaden.

Insgesamt wird die Arbeit kontrovers diskutiert: Einerseits überzeugt der städtebauliche Entwurf in seiner Körnigkeit und seinem Brückenschlag in den Landschaftsraum, andererseits wirft die Verkehrsführung und Realisierbarkeit in Etappen viele Fragen auf.