

### 3. Preis

Dipl.-Ing. Joachim Thiel, Nürnberg  
Dipl.-Ing. Bernard Lorenz, Nürnberg  
Dr. Ing. Jürgen Rauch, München

Mitarbeit:  
Claudia Moltré, Andrea Römheld, Bernd Baudler

Freie Mitarbeiter:  
Mathias Hennig, Jürgen Westenfelder

Fachberater / Tragwerksplanung:  
Klaus Müller

#### Preisgerichtsbeurteilung:

Der städtebauliche Ansatz ermöglicht eine großzügige Ausformung des Bahnhofsvorplatzes frei von Verkehr und Stadtmöbel, der einen Stadtraum zwischen dem repräsentativen Bahnhofsgebäude und der Stadtmauer ermöglicht.

Dies wird erreicht durch die konzentrierte Anordnung aller vorplatzabhängigen Verkehrsfunktionen im nord-westlichen Bereich. Dabei nutzt der Verfasser Bereiche, die nicht zum Wettbewerbsgelände gehören für die Taxivorfahrt und Wartepositionen, die allein vom Allersbergertunnel an- und abgefahren werden könnten. So ist für den Gast der Taxistand schwer zu finden.

Die Verlegung der Bahnhofstraße Richtung Stadtgraben ist Voraussetzung für das städtebauliche Konzept, dies stellt jedoch im Bereich der Verkehrsplanung erhebliche Probleme dar, die Konsequenzen auch weit außerhalb des Wettbewerbsgeländes haben müssen. Ganz außer Acht gelassen wurde die Ver- und Entsorgung des Hauptbahnhofs, die mit einer erheblichen Frequenz von schweren Lastzügen bis zu Kleinfahrzeugen sicherzustellen ist.

Das große Dach über den Straßenbahn- und Bushaltestellen schließt den Stadtraum nach Westen wohltuend und führt den Fußgänger zur Innenstadt. Allerdings ist der Übergang im Norden nicht zu Ende gedacht. Die Großzügigkeit des Bahnhofsvorplatzes kann nach Prüfung des vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes in dieser Form nicht gehalten werden, da dieses in der Führung der Straßenbahnlinien mit den Kreuzungspunkten zum Straßenverkehr und der Trennung der Gleiskörper in der Bahnhofstraße im Westen nicht funktioniert. Die Funktion für die Nightliner ist so nicht gegeben, dennoch wird vom Preisgericht anerkannt, dass der Verfasser nach einem vollständig neuen Lösungsansatz gesucht hat, auch wenn dieser das Preisgericht nicht in Allem überzeugt. Eine besondere Qualität, die allerdings kontrovers vom Preisgericht diskutiert wurde, wird im Vorschlag zum Untergeschoss gesehen. Hier schlägt der Verfasser, wenn auch mit erheblichem Kostenaufwand einen nach Norden zur Stadtmauer vollständig offenen Platz vor, der sich in das Untergeschoss schiebt. Hierdurch erfüllt diese problematische Ebene hervorragend die geforderten Verbindungselemente zur Innenstadt. Die Treppenanlagen sind weit unterdimensioniert. Nicht umzusetzen zu den Haltestellen ist das Öffnen der U-Bahnstation für die U 2 und U 3, da dies zu unrealistischen Konstruktionsaufwendungen führt.

Das vorgeschlagene Anheben des Platzes vor dem Bahnhofsgebäude trennt die Vorfahrt für "kiss and ride" vom Platz, sie lässt die gesamte Sockelzone verschwinden und führt dadurch zu einer zu prüfenden Veränderung der Fassadenproportion, die dem Gesamterscheinungsbild insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis Erdgeschoß - 1. Obergeschoß abträglich erscheint.

Die Bepflanzung ist zu nahe an der Fassade und verdeckt einen erheblichen Teil der Gestaltungselemente des Gebäudes. Gleiches gilt für die denkmalgeschützten Gebäude Grand Hotel und Bavarian-American-Hotel.

## 3. Preis

Dipl.-Ing. Joachim Thiel, Nürnberg  
Dipl.-Ing. Bernard Lorenz, Nürnberg  
Dr. Ing. Jürgen Rauch, München

## Erläuterung

## Städtebau / Platzfassung

- **Vermittlung der verschiedenen Platzrichtungen.** Keine Fortsetzung der Gründerzeit-Geometrie über den unmittelbaren Gebäudebereich hinaus. Formaler Dialog des Platzes mit dem Verlauf der historischen Altstadtmauer.
- **Zonung:** Klare Trennung in einen gestalteten und beleuchteten Fußgängerbereich und Verkehrsfläche. Koordination der ÖPNV-Funktionen auf die östliche Platzseite. Klar definierte räumliche Trennung zur nichterleuchteten Einmündung der Bahnhofstraße.
- **Räumliche Fassung** des Bahnhofplatzes durch flankierende Hochhäuser zu beiden Seiten des Empfangsgebäudes. Aufstockung des Postamts und Erweiterung des Vivaldi-Hauses zum Frauen-Tagebogen hin (Jäger und Abschluss des Frauen-Tagebogens). Effektvolle Nachtbeleuchtung beider Bauwerke.



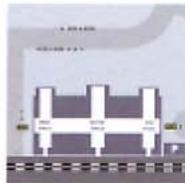
## Verkehrsführung über den Platz

- **Erhaltung der heutigen Kapazität** (keine Reduktion der Fahrzeugen)
- **Bündelung der Verkehrsströme** durch Verlagerung auf die nordwestliche Platzseite, links des Grabenengrundes.
- **Freihaltung** der Südseite des Bahnhofsvorplatzes vom Fahrzeugverkehr.
- **Obere Ebene Querungsmöglichkeiten** für Fußgänger (nur in der Frequenz der Ampelphasen).
- **Verzicht** auf die Anliegerspur (Königsgraben in nördlicher Richtung) vor dem Grand Hotel (Platz für Straßencafé mit Atriodblick).



## Verkehrsanbindung des Hauptbahnhoes

- **Taxi:** Neue Überdachung Taxivorfahrt auf der Ostseite für 60 Taxen. Aufhebung/Warten in ihrem Pothol. Zu-/Abfahrt über die Altenberger Straße. Zweite Taxivorfahrt auf der Westseite (12-15 Taxen).
- **Wahlstraße:** KZ-Abstellplatz (nur zum Ein- und Aussteigen, keine Kurparken) in beiden Richtungen längs der Fahrschienen.
- **Parkhaus-Erweiterung:** ca. 240 Stellplätze, östlich des bestehenden IC-Parkhauses (nach Abbruch des Vordachbaus). Zu-/Abfahrt neu aus Richtung Altenberger Straße (Neue Ordnung nach Abbruch des bestehenden Postumbaus).
- **Fahrradknoten:** Nachnutzung der unterirdischen Parkhauszufahrt als Radstation (bewachtes Umstellen, Rent-a-Cycle- und Reparaturservice). Zufahrt über die vorhandene, zu verengende Rampe.



## Neuordnung ÖPNV an der Oberfläche

- **Neue Tram-Terminhaltestelle** näher zum Bahnhof verlagert. Übersichtliche Gestaltung mit drei Richtungsgleisen (2 Durchgangsgleise, 1 Warte- und Überholgleis für endende Linien).
- **Verbesserte Anbindung:** Fußläufig ebenerdig, überdacht und ohne Fahrbahnquerung erreichbar (passenger courtesy). Direkter Zugang (Treppe/Fahrrad/ Lift) zur U-Bahn, kurze Umsteigewege.
- **U-Bahn-Haltestelle:** Buschhalte und zwei Bushaltestellen in direkter Umsteigeverbindung zur Tram.
- **Optionale U-Bahnführung** Tram S/54d via Cellartunnel (über den beleuchteten Teil des Bahnhofplatzes. Gleise in den Platzbelag einlassen) ist grundsätzlich (z.B. als Fortf. Linie S) weiterhin möglich.



## Überdachung der Haltestellen / Stadloggia

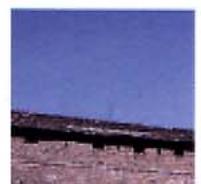
- **Gratdächliches Flachdach** auf fliegenden, aber eingestellten Säulen.
- **Überdachter Freiraum** als Alternative für einen vertrauten Wetterunterstand und keine Bahnsteiggleicher Zukommens-hörigende Überdachung der zentralen Tram- und Bus-Haltestelle, der Taxivorfahrt, des Zuganges zum U-Bahn-Verteilergeschoss und dem Seiteneingang-Ost.
- **Räumliche Platzkante** nach Osten und Point-de-vue vom Frauen-Tagebogen her. Die helle Unterseite nachts von unten angestrahlt.



## Stadtgraben / Befestigungsanlage

In keiner Gaststadt liegen mittelalterliche Wehranlagen und Verkehrszentrum eines Ballungsraumes so unmittelbar beieinander wie in Nürnberg am Hauptbahnhof. Diese besondere Situation wird muss formuliert und erlebbar werden. Die vertikale historische Substanz wird respektvoll herausgearbeitet.

- **Grabenverbreiterung** im Bereich des Bahnhofplatzes, etwa in der Dimension der historischen Situation.
- **Gestaltung des unteren Bahnhofszuganges:** Abbruch der bestehenden umhistorischen Fußfallmauer aus den 60er Jahren; Ersatz durch eine zurückgesetzte Arkadengasse mit Ladenfronten und einem angemessenem Bahnhofszugang in zeitgemäßer aber zurückhaltender Formgebung.
- **Unterer Bahnhofplatz:** Umgestaltung des an die 3-Ebene angrenzenden Grabenbereiches in einen Fußgängerplatz als Bindeglied zwischen Fußgängerzone und Bahnhof. Zurückhaltende Oberflächengestaltung ohne unnötige Straßenmöbel, stattdessen Kunst.
- **Wiederherstellung des verschütteten Königsgrabens** entlang der Ringstraße in ausreichender Breite. Freiräumen des Grabenbodens.
- **Akzentuierung des Altstadtzuganges als Installation** am Beginn der Königsstraße unter Einbeziehung der vorhandenen Brücke.
- **Neue Wegeverbindungen zum Kaiserplatz** (Neues Museum) vom Bahnhofplatz und aus der 3-Ebene. Fliegende Brücken über den Graben. Nutzung des Zwingers als Sculpturenhof. Einbeziehung/Teilöffnung des Waffenhofes (Handwerkertafel).



## Königsstorpasage (Verteilergeschoss)

Der Ankommende sucht nicht mehr in eine Untergeschoßebene ab, in der er sich nur mit Hilfe von Schildern orientieren kann:

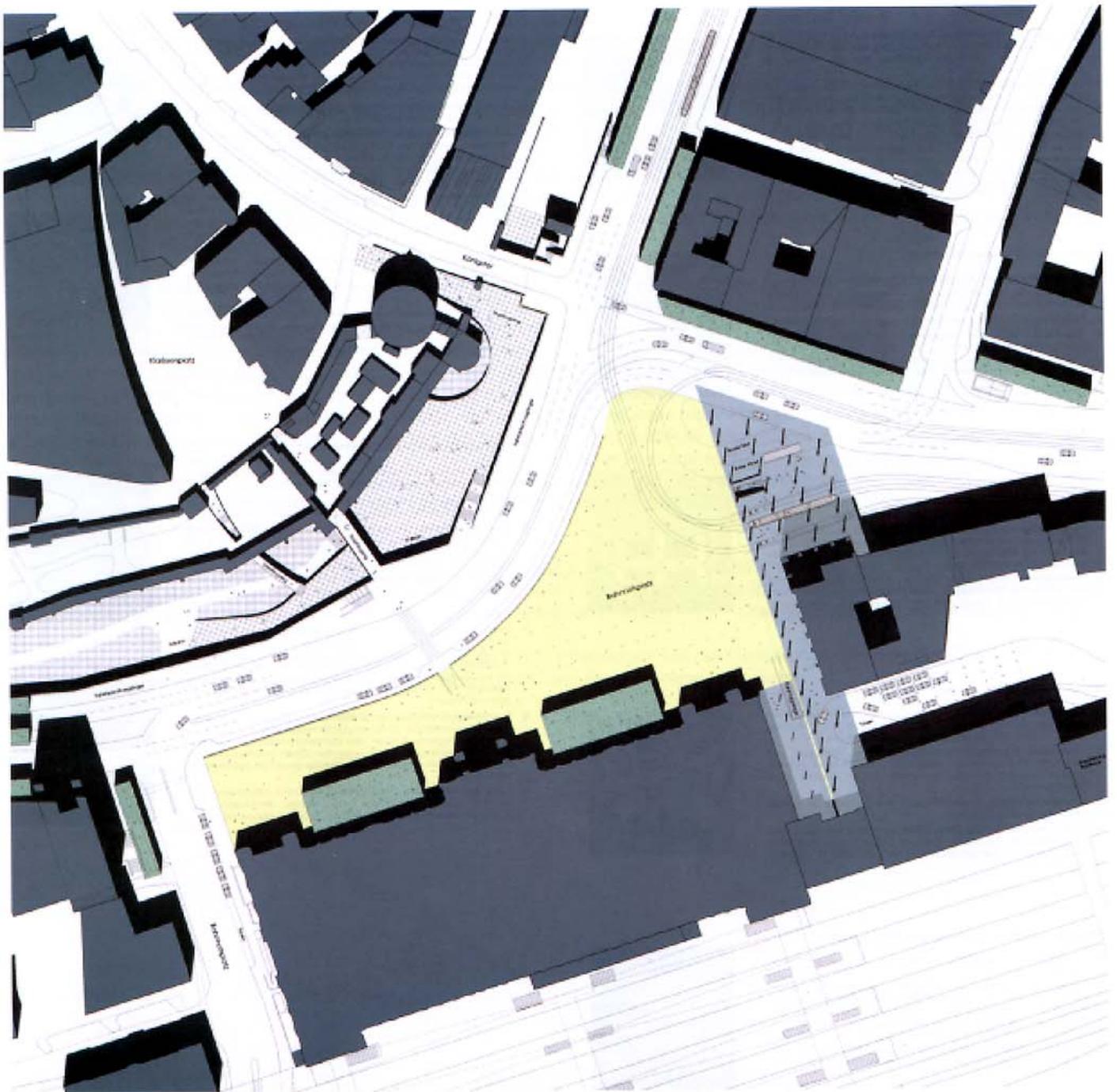
- **Klare Orientierung:** Räumliche Herausarbeiten der breudenden U-Bahn-Linien in der Grundrissarchitektur des Verteilergeschosses.
- **Neue Wegeführung:** Geradlinige Öffnung der Königsstorpasage zum Stadtgraben, als Anfang eines neuen erlebnisreichen Weg in die Stadt. Die Stadtmauer wird bereits auf den letzten Stufen vor dem Brechen der Verteilergeschoss-Ebene wahrgenommen.
- **Öffnung des oberen U-Bahnsteiges** (U 2, U3) auf voller Länge zum Passagiergeschoss (auch als Aufwertung für die UmsteigerInnen Flughafen-Messe): Großzügigkeit, Überblick, Orientierung, Transparenz, damit auch mehr passive Sicherheit und soziale Kontrolle.
- **Ladenzone:** Bündelung des verbleibenden Erdgeschosses zwischen dem alten Fußgängerunnel, Verteilergeschoss und Stadtgraben zur Realisierung neuer ansprechender Ladenflächen (Teile mit der Außenseite zum Grabenplatz) und Gewinn von Tageslicht. Übersichtliche klare Wege. Ersatz des alten Fußgängerunnels durch eine Passagen mit beidseitigen Läden. (Detailgestaltung analog dem Bahnhofinneren).
- **Dachlösigeifert, Rückbau von Sichtbarrieren:** Stützen und raumhohe Verglasung anstatt der Ummauerung der Treppenhilfänge zu den U-Bahnlinien. Vorglaste Aufzüge. Glas statt Betonbrüstungen. Entfernen der stoffüberhängigen Verankerungen der Stützen und Reduzieren auf das statisch notwendige (knappste Verteilung der existierenden Betonstützen).
- **Farbe und Material:** Helle Oberflächen, Licht reflektierend und graffitibewändig, die Decke weiß, wenig erddeckende geschlossene Wände mit kräftigen Farben. Dunter Fußbodenbelag.



### 3. Preis

Dipl.-Ing. Joachim Thiel, Nürnberg  
Dipl.-Ing. Bernard Lorenz, Nürnberg  
Dr. Ing. Jürgen Rauch, München

#### Ebene 0



3. Preis

Dipl.-Ing. Joachim Thiel, Nürnberg  
Dipl.-Ing. Bernard Lorenz, Nürnberg  
Dr. Ing. Jürgen Rauch, München

Ebene -1



Postgebäude ohne Aufstockung



Schnitt, Postgebäude mit Aufstockung

