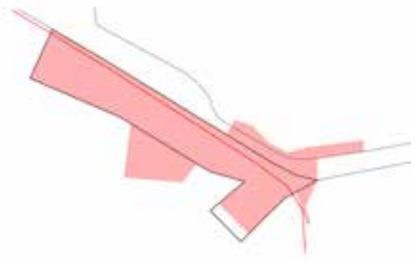
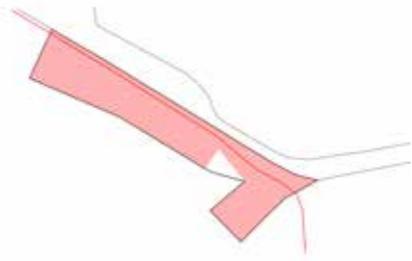




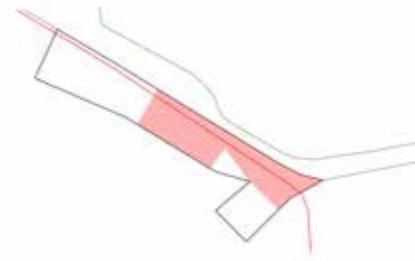
## Studentische Entwürfe



Verena-Debora Engel  
S.61



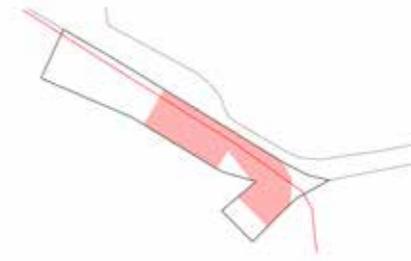
Kai Gebhardt  
S.67



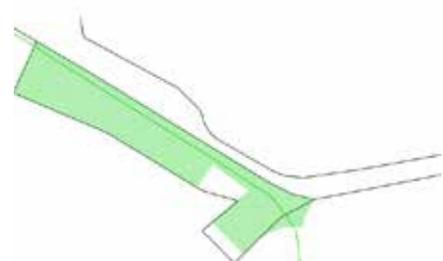
Cora Gehrig  
S.73



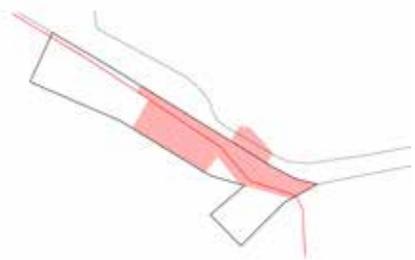
Anja Mayer  
S.115



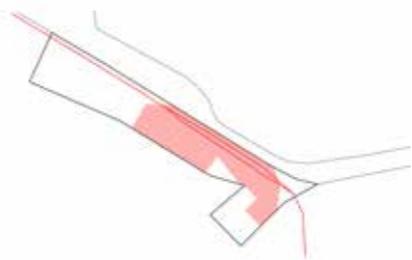
Corinna Patzak  
S.121



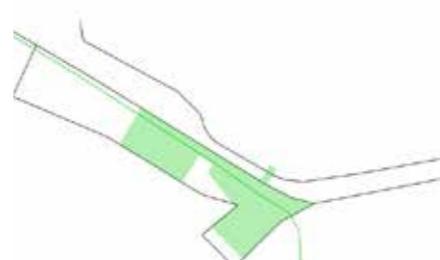
Ahmad Pordel  
S.127



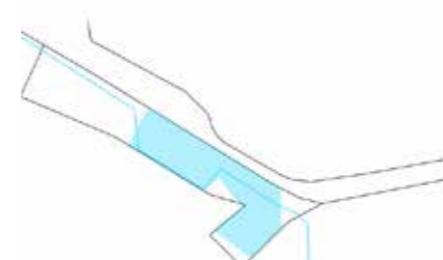
Regina Hagenmaier  
S.79



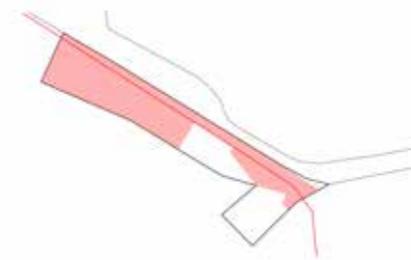
Helena & Sophie Hellmann  
S.85



Jens Janetzko  
S.91



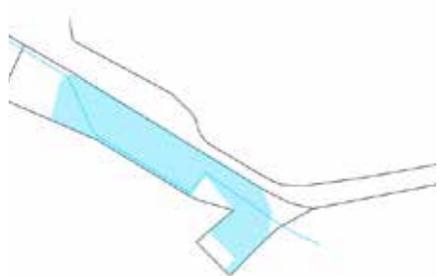
Patrick Schäferling  
S.133



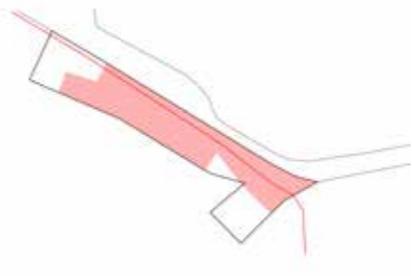
Maximilian Schilling  
S.139



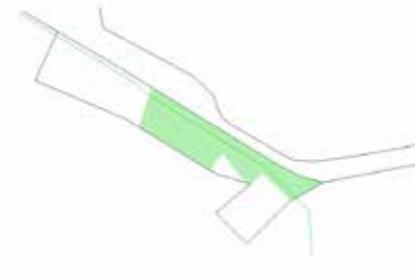
Dimitri Schledowitz  
S.145



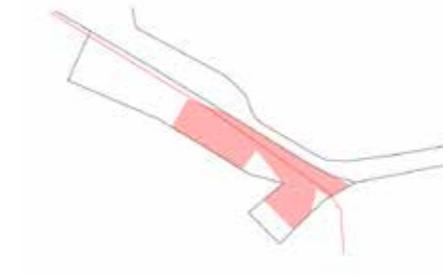
Sven Jessl & Victoria Konuk  
S.97



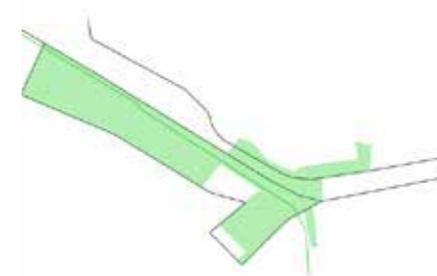
Dominik Kühleis  
S.103



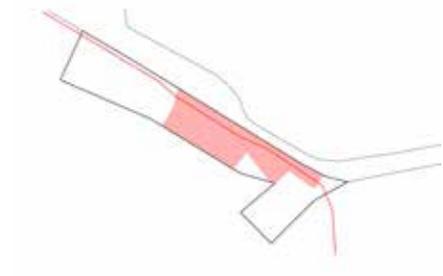
Thomas Laufkötter  
S.109



Sophia Scholl  
S.151



Eva Stoll  
S.157



Ka Xu  
S.163



Umgriff	<b>1.106.100 m<sup>2</sup></b>	100%	GF gesamt	<b>751.500 m<sup>2</sup></b>
Nettobauland	<b>523.500 m<sup>2</sup></b>	47%	GF Gewerbe	<b>250.500 m<sup>2</sup></b>
Grünflächen	<b>116.800 m<sup>2</sup></b>	11%	GF Wohnen	<b>501.000 m<sup>2</sup></b>
Verkehrsflächen	<b>291.000 m<sup>2</sup></b>	26%	Wohneinheiten	<b>5.600</b>
			Bewohner	<b>13.900</b>

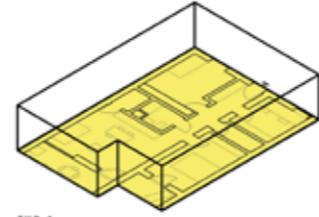
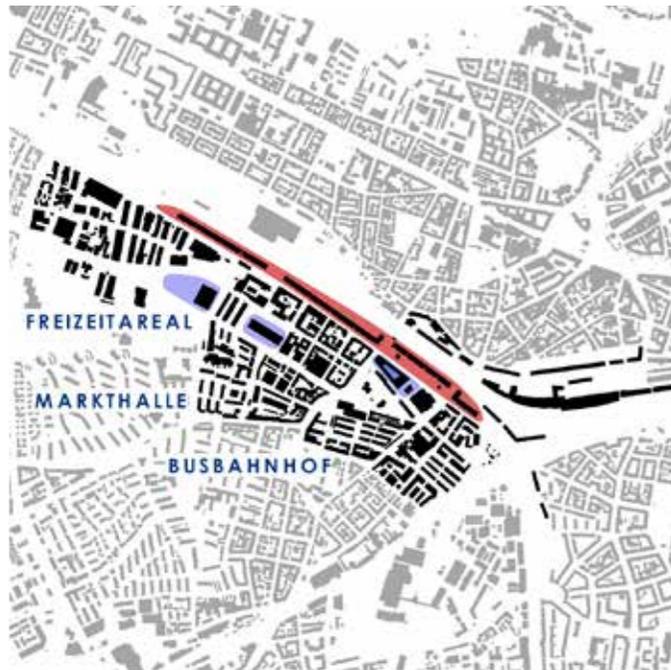
# LUDWIGSHAFEN BOULEVARD

Verena-Debora Engel

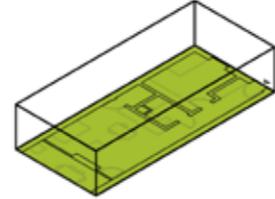
Das Grundkonzept besteht darin, dass durch das Zusammenfügen der stark auseinanderlaufenden Fahrbahnen des Frankenschnellwegs und der dadurch gewonnenen zusammenhängenden Freifläche ein neuer Stadtteil geschaffen wird, das LUDWIGSHAFENQUARTIER. Das alte Hafenbecken des ehemaligen König Ludwig Kanals wird dabei Zentrum des Quartiers und der Frankenschnellweg zum LUDWIGSHAFENBOULVARD.

Der angrenzende, hoch aufgeschüttete Bahndamm wird durch die neue Bebauung topographisch integriert. Der bauliche Bestand wird weitgehend erhalten und Baulücken werden geschlossen. Eine kreuzungsfreie Fahrradautobahn soll die diesbezüglichen Zukunftspläne der Stadt Nürnberg unterstützen. Eine Fahrrad- und Fußgängerunterführung nach Gostenhof trägt zu einer weiteren Vernetzung der Stadtteile bei. Das neu

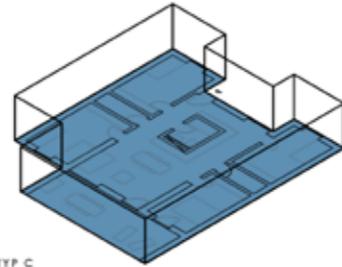
entstandene urbane Gebiet bietet neben Gewerbeflächen auch neue Wohneinheiten sowie Freizeitmöglichkeiten auf dem LUDWIGSHAFENPLATZ und in den Parkanlagen. Sowohl für die neu geschaffenen und die angrenzenden Wohneinheiten, als auch für die zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten entlang des Boulevards steht eine Vielzahl von Parkmöglichkeiten zur Verfügung.



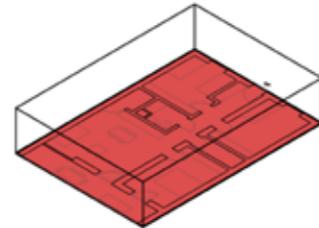
TYP A  
122m<sup>2</sup>



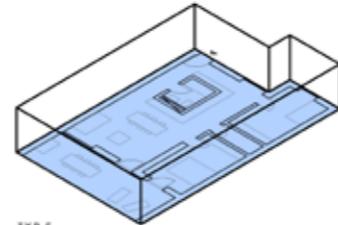
TYP B  
78m<sup>2</sup>



TYP C  
156m<sup>2</sup>



TYP D  
122m<sup>2</sup>



TYP E  
110m<sup>2</sup>







Umgriff	<b>581.000 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>226.600 m<sup>2</sup></b>	39%
Grünflächen	<b>57.300 m<sup>2</sup></b>	10%
Verkehrsflächen	<b>286.800 m<sup>2</sup></b>	49%

GF gesamt	<b>418.800 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>139.600 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>279.200 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>3.100</b>
Bewohner	<b>7.800</b>

Der städtebauliche Entwurfsgedanke sieht ein Weiterbauen der vorhandenen Strukturen vor. So werden am Pferdemarkt die vorhandenen Blockstrukturen aufgegriffen und entlang der Bahntrasse bis an den neuen Frankenboulevard herangeführt.

Die überwiegende Wohnnutzung wird in Form von Stadthäusern konsequent fortgeschrieben. Die angedeuteten, aber nicht vollständig ausgeführten Blockstrukturen des Fuggerareals werden repariert und geschlossen sowie durch neue Blöcke in Richtung Jansenbrücke ergänzt. Eine ausgewogene Mischnutzung in Form eines ‚Urbanen Gebietes‘ soll die direkte Lage entlang des neuen Frankenboulevards stärken. Eine Übergangszone entlang der Witschelstraße von kleinteiliger, freistehender Wohnbebauung an der Jansenbrücke hin zu gewerblich genutzten Längsriegeln am Fuggerareal schließt die

letzte Baulücke entlang des Frankenboulevards. Eine straßenbegleitende Bebauung zwischen Bahntrasse und Boulevard stellt Rücken und Bindeglied der Gebiete dar.

Der Gedanke des Weiterbauens wird auch auf den Freiraum übertragen. Die neuen Grünflächen werden in Form eines fränkischen ‚Steggas-Waldes‘ ausgebildet. Die Ausläufer des Westparks werden durch weitere Sportflächen ergänzt. Die Parkfläche um die Villa Leon wird beibehalten und durch eine Aktivierung des Vorplatzes entlang der Wasserfläche bereichert. Zwischen Frankenboulevard und Bahndamm wird das historische Kanalhafenbecken wiederhergestellt und mit einer Promenade ergänzt. Zuletzt wird auch das Bahndreieck als Waldfläche ausgebildet und stellt so das grüne Gelenk zwischen Südstadt und St. Leonhard dar. Die den Frankenboulevard charakterisierende

## Baut Stadt! Weiter...

Kai Gebhardt

Typologie liegt zwischen diesem und dem Bahndamm. Sie nimmt die Straßenfluchten des Fuggerareals auf und schreibt dieses logisch fort. Dienstleistungen und gewerbliche Nutzungen sind zur Straße hin orientiert. Sie dienen als Schallpuffer für das Wohnen. Das Wohnen im rückwärtigem Gebäudeteil wird durch einen Innenhof, der im ersten Obergeschoss situiert ist, erschlossen. Gestapelte Maisonette-Wohnungen à la Corbusiers ‚Unité d‘habitation‘ reduzieren die Verkehrsflächen auf ein Minimum und ermöglichen zugleich durchgesteckte Wohnungen, um eine optimale Verteilung der Innenräume je nach Nutzung und Sonnenertrag zu gewährleisten. Das Gebäude stuft sich von der Bahntrasse zum Boulevard hin ab. Dieses Nord-Süd-Gefälle ermöglicht einen optimalen Sonnenertrag bis in die untersten Geschosse, sowie die Aktivierung der Dachflächen zu nutzbarem, privatem Grün.



**Erweiterung Baustruktur I**  
Übergangszone Solitare > Stangen



**Erweiterung Baustruktur II**  
Reparieren der Blockbebauung



**Erweiterung Baustruktur III**  
Fortschreibung der Blockbebauung



**Erweiterung Baustruktur IV**  
Nachverdichtung – Bindledig



**Erweiterung Freiraum I**  
Grüne Mitten zwischen Gebieten (Wälder)



**Erweiterung Freiraum II**  
Historisches Hafenbecken reaktivieren



**Erweiterung Freiraum III**  
Platz um Grün anordnen



**Erweiterung Freiraum IV**  
Frankenschneidweg > Boulevard



**Verkehrnetz**  
Entscheidung der Wohngebiete



**Verkehrnetz**  
Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer

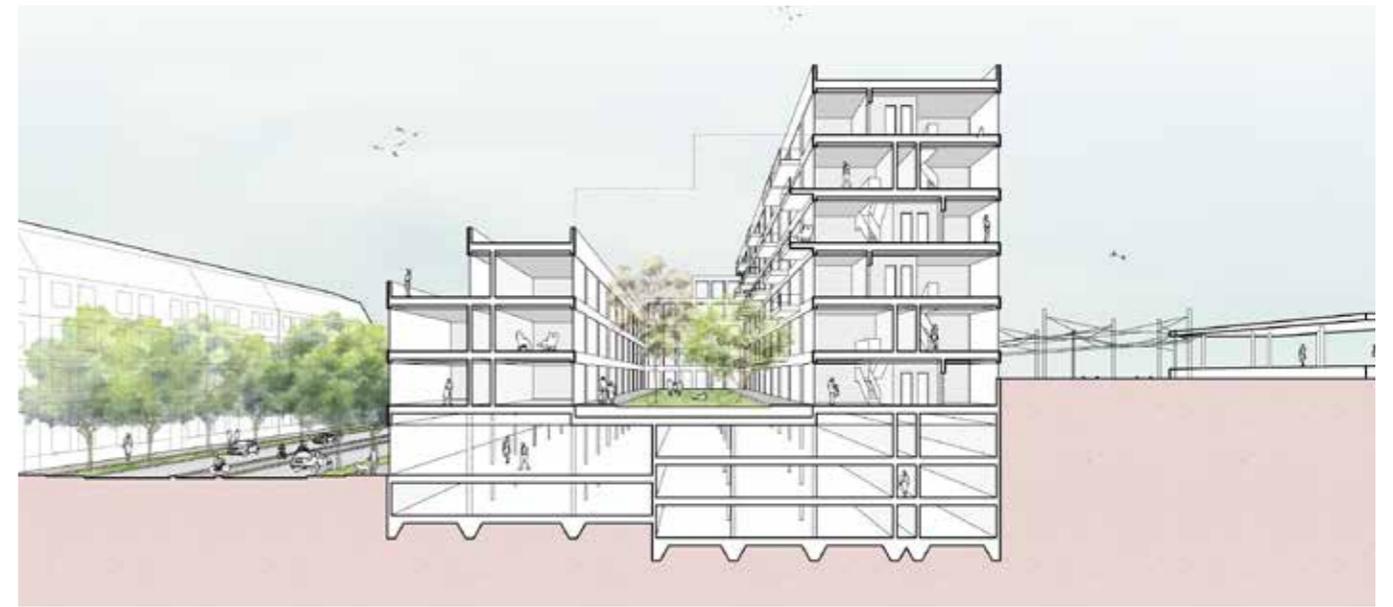
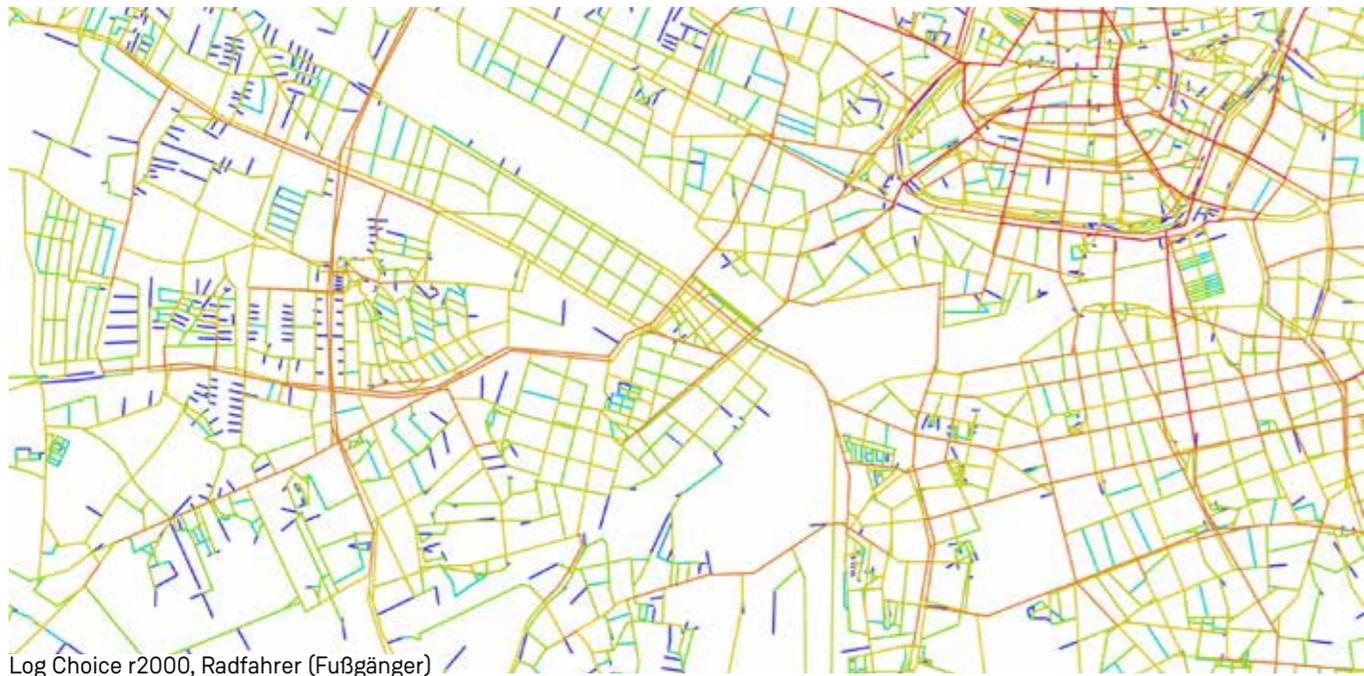


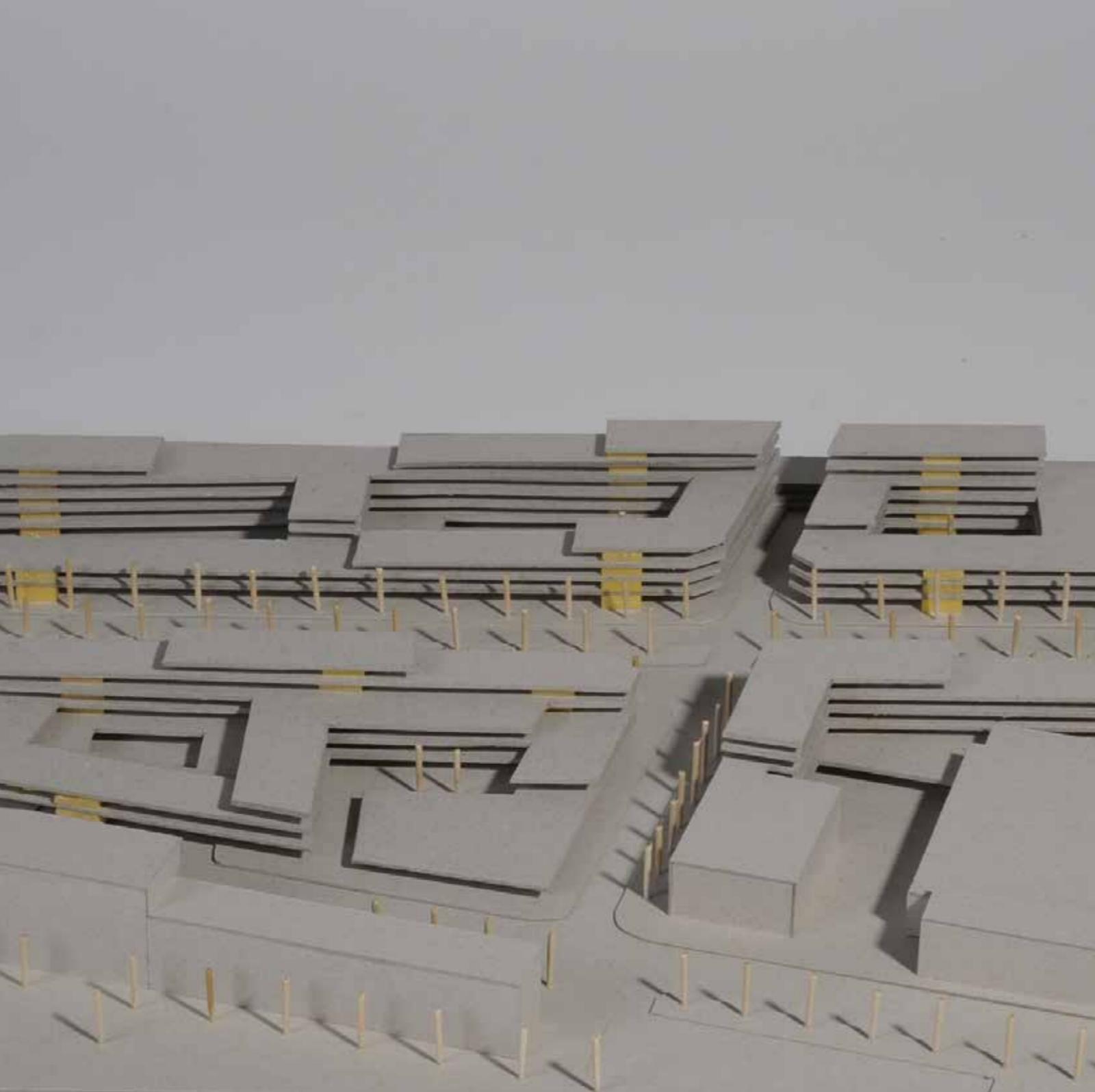
**Verkehrnetz**  
Ergänzung des Bestandes durch Buslinien



**Nutzungen**  
Überwiegend Mischnutzung







Umgriff	75.500 m <sup>2</sup>	100%
Nettobauland	49.500 m <sup>2</sup>	66%
Grünflächen	8.000 m <sup>2</sup>	11%
Verkehrsflächen	14.800 m <sup>2</sup>	20%

GF gesamt	176.400 m <sup>2</sup>
GF Gewerbe	58.800 m <sup>2</sup>
GF Wohnen	117.600 m <sup>2</sup>
Wohneinheiten	1.300
Bewohner	3.500

## Neue Bahnkante

Cora Gehrig

Zwischen den Autobahnen A3 und A6 existiert eine Abkürzung: die A73. Im Bereich zwischen Jansen Brücke und Unter den Rampen wird diese Autobahn zum Frankenschnellweg. Der Autoverkehr hat hier Priorität und schneidet St. Leonhard, verstärkt durch den Bahndamm von den östlichen innerstädtischen Bereichen ab. Dies hat zur Folge, dass ein wenig attraktives Misch- und Gewerbegebiet an dessen Rändern entstanden ist.

Der Frankenschnellweg teilt sich kurz vor der Rothenburger Straße in zwei Fahrbahnen auf, die das historische, seit 1950 stillgelegte Hafenbecken, umfahren. Über die Zusammenlegung der beiden Fahrspuren entsteht ein Potential, diese ungenutzten Flächen für die Generierung

neuen Baulandes zu gewinnen. Die Bebauung auf dem 1,3 km langen Streifen sucht ihr Vorbild in der nordöstlichen bahnbegleitenden Bebauung, und betont so die verschiedenen Richtungen der Höhenprofil die neue Bahnkante betonen. Die neu bebaute Fläche schafft zusammen mit dem Bereich südlich des Frankenschnellwegs eine neue Dichte. Ein urbanes Gebiet entsteht, durchmischt von Einkaufsmöglichkeiten, öffentlichen Flächen, Cafés und Wohnbebauungen.

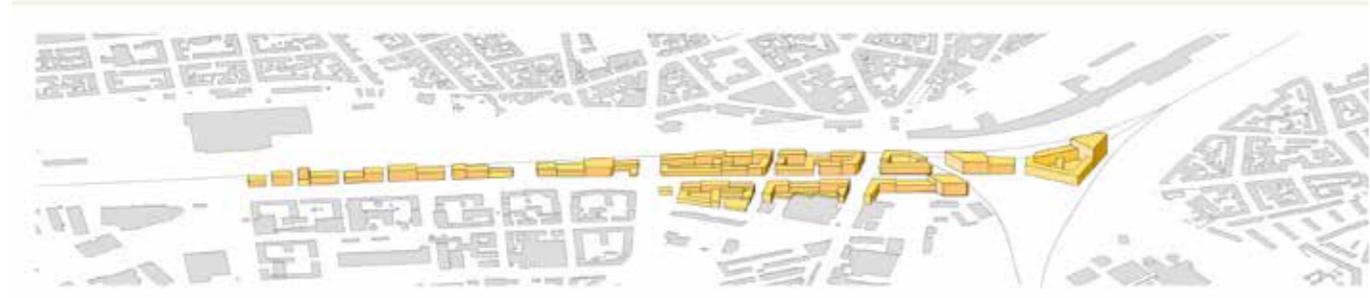
Der Frankenschnellweg wird zu einem Boulevard. Großbäume entlang der Fahrbahn, Geschwindigkeitsreduzierung und Fußgängerfreundlichkeit stehen im Vordergrund. Bei der Recherche nach

passenden Referenzen fanden sich viele Vorbilder in Millionenstädten wie Mexiko-Stadt mit der begrünten Boulevard Paseo de la Reforma, die sich vom Chapultepec Park mit seiner historischen Burg bis in die Innenstadt als ein belebter grüner Streifen zieht. Oder natürlich die Champs-Élysées in Paris, ein Paradebeispiel für dichten Verkehr und gleichzeitig stark belebten Fußgängerbereichen.

Neben einer hohen Transparenz der Fassaden in den Erdgeschossbereichen, die zwischen Gebäudenutzung, i.d.R. Handel und dem öffentlichen Raum vermitteln, ist eine bauliche Flexibilität für verschiedenen Nutzungen bei hoher Dichte die städtebauliche Voraussetzung für ein lebendiges Viertel und damit für Urbanität.



Bauland schaffen



Isometrie Konzept



Grünflächen Bestand



Grünflächen Entwurf

PLATANEN  
 Kastanie  
 BIRKEN  
 STELEICHE  
 Pflanz  
 Schaffung von insgesamt 11.200m<sup>2</sup>  
 zusätzl. Grünfläche in Form von  
 Parks, Straßen- und begrünten  
 Dachflächen

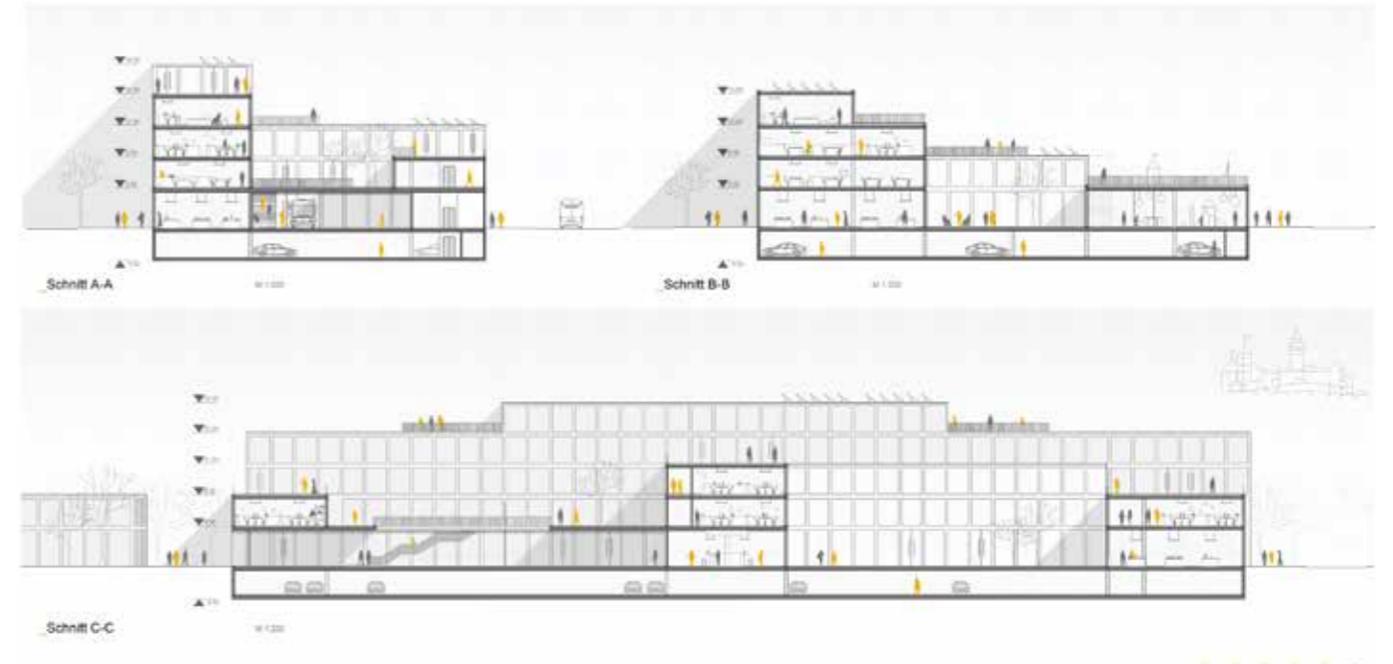




Log Choice global, Auto



Log Choice r2000, Radfahrer (Fußgänger)





Umgriff	<b>498.400 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>169.300 m<sup>2</sup></b>	57%
Grünflächen	<b>40.200 m<sup>2</sup></b>	13%
Verkehrsflächen	<b>85.800 m<sup>2</sup></b>	30%

GF gesamt	<b>189.000 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>69.700 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>119.300 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>1.300</b>
Bewohner	<b>3.300</b>

## Südstadt-Boulevard

Regina Hagenmaier

Die beiden Nürnberger Stadtteile Gostenhof und St. Leonhard werden momentan durch den groben Einschnitt des Bahndamms und des Frankenschnellwegs getrennt. Um diese Trennung aufzuheben und Verbindungen zu schaffen, wird der Bahndamm in zwei Bereichen durchstoßen. Eine Durchdringung befindet sich im Bereich der S-Bahnhaltestelle Rothenburger Straße. Die Zweite besteht in Form einer untertunnelten Einkaufspassage. Durch einen geschwungenen Straßenverlauf entsteht dort auch eine Zone zum Aufenthalt. Der ehemalige Frankenschnellweg wird zu einem Boulevard mit angrenzenden Einkaufsmöglichkeiten und belebt somit den Straßenraum.

Im westlichen Bereich wird der Bestand

durch Wohnungsbau ergänzt. Im Osten hingegen entstehen komplett neue Wohnbauten auf der Fläche auf der derzeit nur Straße und wildes Distanzgrün vorzufinden sind. Im Bereich des Erdgeschosses sind überwiegend Gewerbeflächen vorgesehen, welche Möglichkeit zur Nahversorgung für die Stadtteilbewohner bieten. In den Obergeschossen werden sowohl Büro- als auch Wohnflächen geschaffen. Die Gebäudehöhen liegen meist bei vier Geschossen, so wie auch im Zentrum - der viergeschossige Einkaufs- und Bürokomplex. Mit am Platz - und somit mitten im Geschehen - werden Wohnungen in verschiedenen Größen angeboten. In dieser Lage hat man die Wahl zwischen Leben am Platz, Spazieren im nahegelegenen Park oder doch einen

ruhigen Nachmittag im privaten, erhöhten Innenhof zu verbringen. Als Sondernutzungen wurden zum einen Angebote für verschiedene Altersgruppen zum Beispiel eine KITA oder Seniorenwohnungen vorgeschlagen, zum anderen im Westen ein Hotel am Boulevard.

Anhand der Space-Syntax-Analyse sieht man, dass sich der abgelenkte Verlauf nicht auf den Automobilverkehr auswirken dürfte. Die Straße wird nach wie vor stark befahren werden, doch die Umgestaltung zu einem Boulevard macht sie auch für den Fußgängerverkehr attraktiv. Die neuen Wegeverbindungen werden gleichermaßen angenommen wie die vorhandenen Fußwege und bieten somit angenehme Alternativ-Routen.







## Urbane Mitte St. Leonhard

Helena & Sophie Hellmann

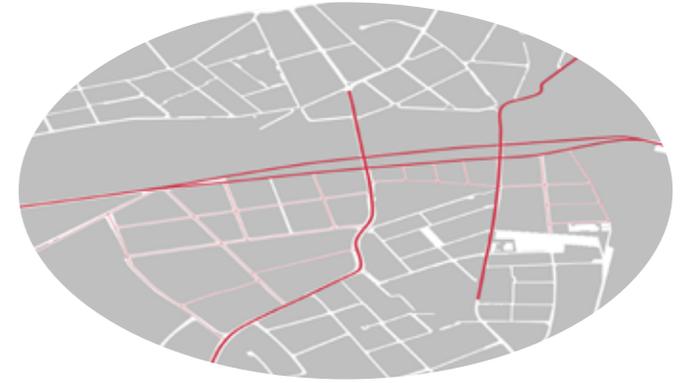
Umgriff	323.400 m <sup>2</sup>	100%
Nettobauland	84.500 m <sup>2</sup>	26%
Grünflächen	69.500 m <sup>2</sup>	21%
Verkehrsflächen	122.000 m <sup>2</sup>	38%

GF gesamt	258.400 m <sup>2</sup>
GF Gewerbe	86.100 m <sup>2</sup>
GF Wohnen	172.300 m <sup>2</sup>
Wohneinheiten	1.900
Bewohner	4.800

Leitgedanke des Entwurfs ist es, aus dem verschwendeten Raum zwischen den Fahrspuren wieder wertvollen, erlebbaren Stadt-raum zu gestalten. Besondere Schlüsselrolle wird dem Erdgeschoss als öffentlichen Raum zugesprochen. Es werden die Achsen der Nachbarbebauung aufgenommen und durch das Gebäude geführt, um eine Verbindung zwischen Innen und Außen zu schaffen. Der Frankenschnellweg sorgt neben dem Nürnberger Ring für den Hauptverkehrsfluss in Nürnberg und zählt eine Belastung von 55.000 Kfz/16h. Die vierspurige autobahnartige Straße ist für Fußgänger und Radfahrer kaum passierbar. An den Kreuzungen hat die Schnellstraße bis zu vier Spuren pro Fahrtrichtung. Unser Entwurf sieht das Beibehalten der getrennten Fahrtrichtungen vor, eine Temporeduzierung auf 30 km/h sorgt jedoch für einen konstanten Fahrfluss. Die bestehenden Straßen wer-

den durch neue Verbindungen ergänzt und sorgen für eine Entlastung der Hauptachsen. Ebenso werden Einbahnstraßen in Teilbereichen aufgelöst und vorhandene Straßen verlängert. St. Leonhard ist ein Mischgebiet mit überwiegend Wohnen im Bereich der Rothenburger Straße. Nördlich davon ist Autohandel vorzufinden. Die Bahnanlage wird durch eine neue Wohnbebauung bespielt, um die trennende Funktion zu reduzieren. Im Erdgeschoss werden neue Flächen für kleinflächige Einzelhandel- und Dienstleistungsbetriebe geschaffen. Maisonettewohnungen mit Arbeiten im Erdgeschoss und Wohnen im Obergeschoss ergänzen den Baukörper. Gegenüber entstehen neue Geschosswohnungen gemischt mit Stadthäusern und Einzelhandel in der Erdgeschosszone. Im Bereich des ehemaligen Hafenbeckens wird das neue Zentrum des Viertels entstehen. Die Mitte ist als produktives

Technologiezentrum gepaart mit kreativen Flair geplant. An der Rothenburger Straße macht die Markthalle den Auftakt, gefolgt von Geschäften und Werkstätten. Die Halle an der Kreuzung Schwabacher Straße ist für Veranstaltungen und Lesungen vorgesehen und durch einen Kinosaal ergänzt. In den Obergeschossen finden sich frei nutzbare Bürostrukturen wieder. Gegenüber ist ein 12-geschossiges Hotel mit Fitnessstudio und Clubbereich auf dem Dach. Der neue Boulevard entlang des historischen Ludwigkanals schafft eine Grünverbindung zwischen dem Süden und dem Westen der Stadt. Die mittelgroß wachsende Baumkrone der Kastanie schafft schattige Plätze an sonnigen Tagen und spendet Schutz bei Regen. Diese Achsen werden mit robusten Platanen bestückt. Durch gezieltes Einsetzen von Wasserflächen schafft der Entwurf die Verbindung zur Geschichte des Ortes.







Umgriff	<b>331.500 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>83.600 m<sup>2</sup></b>	25%
Grünflächen	<b>136.500 m<sup>2</sup></b>	42%
Verkehrsflächen	<b>109.000 m<sup>2</sup></b>	33%

GF gesamt	<b>481.200 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>160.400 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>320.800 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>3.600</b>
Bewohner	<b>8.900</b>

## Connecting „Le-Go“

Jens Janetzko

In dem Projekt „Frankenschnellweg – urban?!“ soll der durch den Frankenschnellweg und den Bahnkörper von der Stadt Nürnberg abgeschnittenen Stadtteil St. Leonhard mit der Stadt Nürnberg enger verzahnt werden. Es sollen neue Wohnräume, Freiflächen und Gewerbeeinheiten geschaffen werden, in deren Folge eine Aufwertung des Stadtteils möglich erscheint.

Im ersten Schritt wurden die bestehenden Gebäude und Freiraumflächenstrukturen sowie das Verkehrs- und Wegenetzen analysiert, um mögliche Verbindungspunkte

herauszufiltern. Dann werden die beidseitig der Bahn getrennten Wegenetze, um die Stadtteile Gostenhof und St. Leonhard/ Sündersbühl miteinander zu vernetzen, wenn auch teilweise nur virtuell, zusammengeführt. Da der Bahndamm eine Verbindung zwischen den Stadtvierteln kaum ermöglicht, entstand die Idee einer Highline wie in New York. Dabei muss vorerst der beträchtliche Höhenunterschied zwischen Bahn und Straße bewältigt werden. Eine Rampe wird durch die Bahnbauung geschnitten und mit einer für Rollstuhlfahrer angenehmen geringen Steigung versehen. Neben der Rampe „Le-Go“

(Leonhard-Gostenhof) entstehen innerhalb der Baustruktur Spiel- und Verweilflächen.

Die beiden getrennten Fahrbahnstreifen wurden zusammengeführt, damit ein Boulevard entstehen kann. Dieser erhält durch die intensive Baumbegleitung über seine gesamte Länge bis zur Südstadt einen grünen Charakter. Die verbundenen Achsen ergeben Baufelder für die neue Wohn-, Gewerbe- und Bürobauten. Die bestehenden Grünräume werden erweitert, in die neue Bebauung hineingeführt und bis zur Villa Leon und zur neuen östlichen Bebauung weitergezogen.





Log Choice global, Auto



Log Choice r2000, Radfahrer (Fußgänger)





Umgriff	<b>420.000 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>157.100 m<sup>2</sup></b>	37%
Grünflächen	<b>38.000 m<sup>2</sup></b>	9%
Verkehrsflächen	<b>148.500 m<sup>2</sup></b>	35%

GF gesamt	<b>438.200 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>146.100 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>292.200 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>3.200</b>
Bewohner	<b>8.100</b>

## Fuggerhöfe

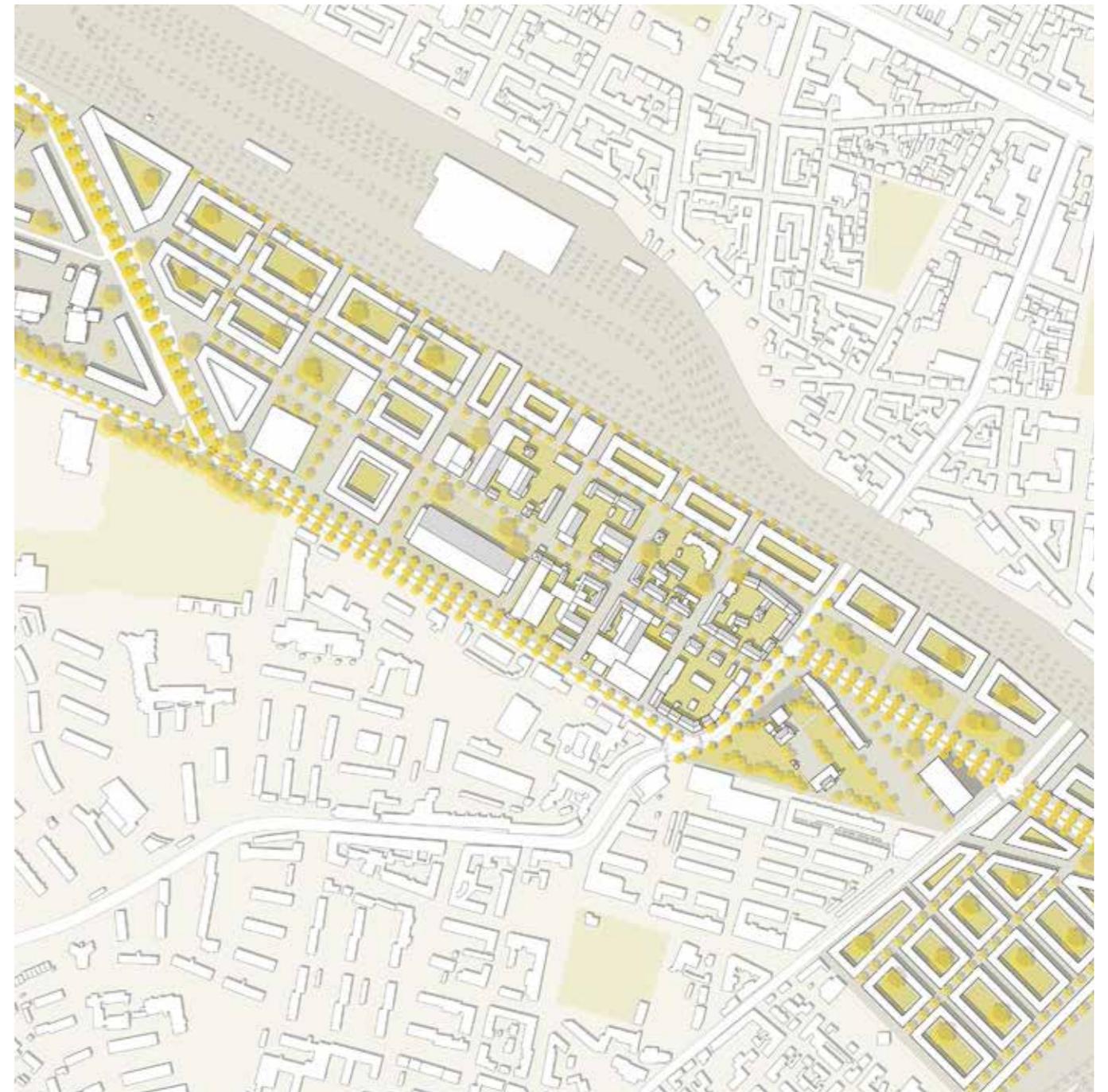
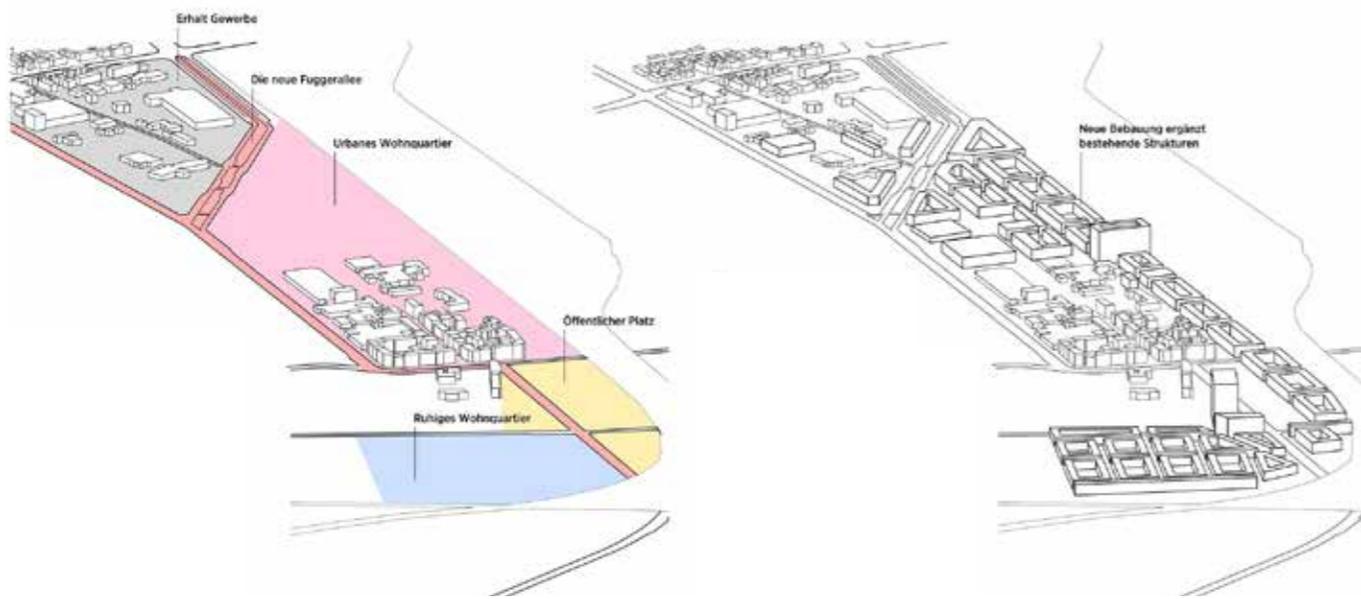
Sven Jessl & Victoria Konuk

Aktuell schneidet der Frankenschnellweg - eine Art Stadtautobahn - zusammen mit dem Bahnareal eine breite Schneise durch die Stadt. Aufgrund dessen fühlt man sich in dem doch sehr zentralen Viertel St. Leonhard/ Sündersbühl wie in einem Außenbereich der Stadt, obwohl man nur wenige Gehminuten von der Innenstadt entfernt ist. Zudem liegen zwischen dem Frankenschnellweg und dem Bahndamm, sowie zwischen den Fahrbahnen große Flächen brach, die in dieser Lage wertvolle Reserven für die Stadt darstellen. An den Frankenschnellweg grenzen Gewerbegebiete, mit hauptsächlich Autowerkstätten, Gebrauchtwagenverkäufern und Autohäusern. Dadurch sind auch hier große Teile nur asphaltierte Flächen, die beispielsweise als Parkplätze fungieren. Des Weiteren ziehen die Gewerbegebiete

den motorisierten Verkehr geradezu an, was zu einem großen Verkehrsaufkommen auf dem Frankenschnellweg führt. All das sind Gründe, die Stadtteile Sündersbühl und St. Leonhard zu wenig attraktiven Wohngebieten machen.

Um diese innerstädtischen Flächen dem Nutzen der Stadt zurückzuführen, muss der Frankenschnellweg in seiner jetzigen Form als Stadtautobahn weichen. Auch die Gewerbegebiete können in ihrer Größe nicht weiterbestehen. Durch den Abbruch der Straße und der weniger erhaltenswerten Fabriken und Hallen werden diese wertvollen Flächen freigemacht und können für geeignetere Nutzungen, wie dem Wohnen und dem Einzelhandel für den alltäglichen Bedarf, verwendet werden. Der Befreiungsschlag erfolgt durch die

Verlegung des Frankenschnellwegs auf die bestehende, gut ausgebaute Fuggerstraße weiter südlich. Die neue Straße, die Fuggerallee, und die Fuggerstraße werden zu Stadtstraßen mit schmaleren Fahrspuren, breiten Gehwegen und begleitenden Baumreihen, an denen Einzelhandel- und Dienstleistungseinheiten für einen belebten Straßenraum sorgen. Dadurch kann das gesamte Gebiet von der Holzschuherstraße bis hin zum Bahndamm neu bebaut werden und ein neues urbanes Wohnquartier entstehen. Ein kleineres Gebiet im Nordwesten bleibt dem Gewerbe erhalten, während der Bereich rund um die Villa Leon ein zentraler Platz mit Parkanlage und öffentlichen Nutzungen werden kann. Der Teil südlich im Bebauungsgebiet hat das Potential, ein weiteres ruhigeres Wohngebiet zu werden.







Umgriff	<b>412.600 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>81.900 m<sup>2</sup></b>	20%
Grünflächen	<b>46.000 m<sup>2</sup></b>	11%
Verkehrsflächen	<b>145.400 m<sup>2</sup></b>	35%

GF gesamt	<b>611.300 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>203.800 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>407.500 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>4.500</b>
Bewohner	<b>11.300</b>

## Frankenboulevard

Dominik Kühleis

Der Entwurf befindet sich in den Stadtteilen St. Leonhard und Sündersbühl in Nürnberg. Er beschäftigt sich mit der aktuellen Situation der Bestandsbauten und Verkehrswege. Der Frankenschnellweg als Hauptverkehrsader zwischen Nürnberg und Fürth durchquert das Gebiet und erfasst am Tag ca. 60.000 Kraftfahrzeuge. Verkehrsfluss stetig und führt dabei immer wieder zu Staubildungen.

Das Ziel des Entwurfs ist, mithilfe eines neu gestalteten Verkehrsbildes das Ansehen dieser Hauptachse für die Stadt Nürnberg selbst zu stärken und durch die Gestaltung zu einem Boulevard mit

angrenzenden Bebauungen, auch der dort wohnenden Bevölkerung ein angenehmes neues urbanes Umfeld zu bieten.

Einerseits orientieren sich die neuen Gebäude am Bahndamm, der sich von der Jansenbrücke bis hin zu den Rampen zieht und dabei als Trennung zwischen den Stadtgebieten Gostenhof und St. Leonhard wirkt. Um dieser Trennung entgegenzuwirken, werden die Gebäude direkt an den Damm gebaut, so soll die Distanz über die Bahngrenze hinweg verkleinert werden. In diesen Bebauungen befindet sich hauptsächlich Gewerbe und Wohnen. Andererseits werden die vor-

handenen Blockstrukturen, welche sich in diesem Gebiet befinden nachverdichtet und durch eine neue Struktur erweitert. Diese Struktur dient dabei als gebietsinterne Verkehrsachse. Sie verläuft quer durch die beiden Stadtviertel und verbindet diese dadurch miteinander. Außerdem ist als Abschluss des Boulevards ein Business-Platz im Bahndreieck vorgesehen. Hier befinden sich mehrere Hochhäuser, die eine Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten für das Gebiet eröffnen und einen neuen baulichen Schwerpunkt am Übergang zum Gewerbegebiet mit den Schloten, Türmen und hohen Gebäuden der Nürnberger N-ERGIE-Werken bilden.



Bestand



Abriss



Entwurf



Verkehrsnetz

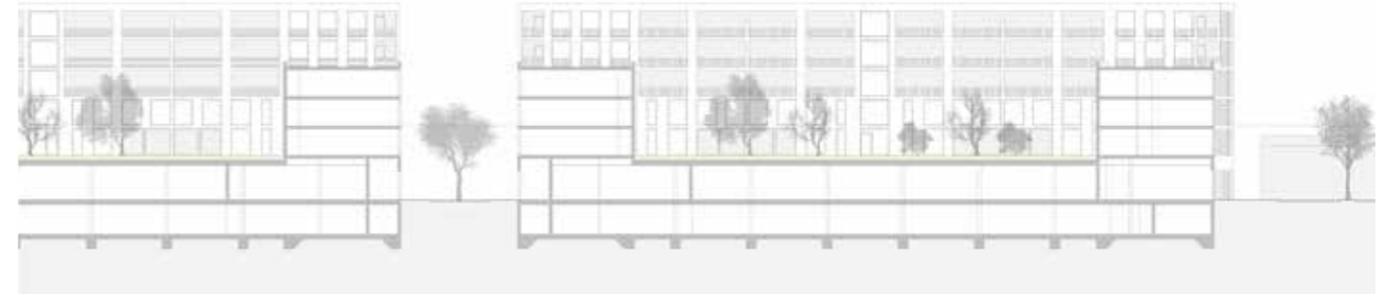
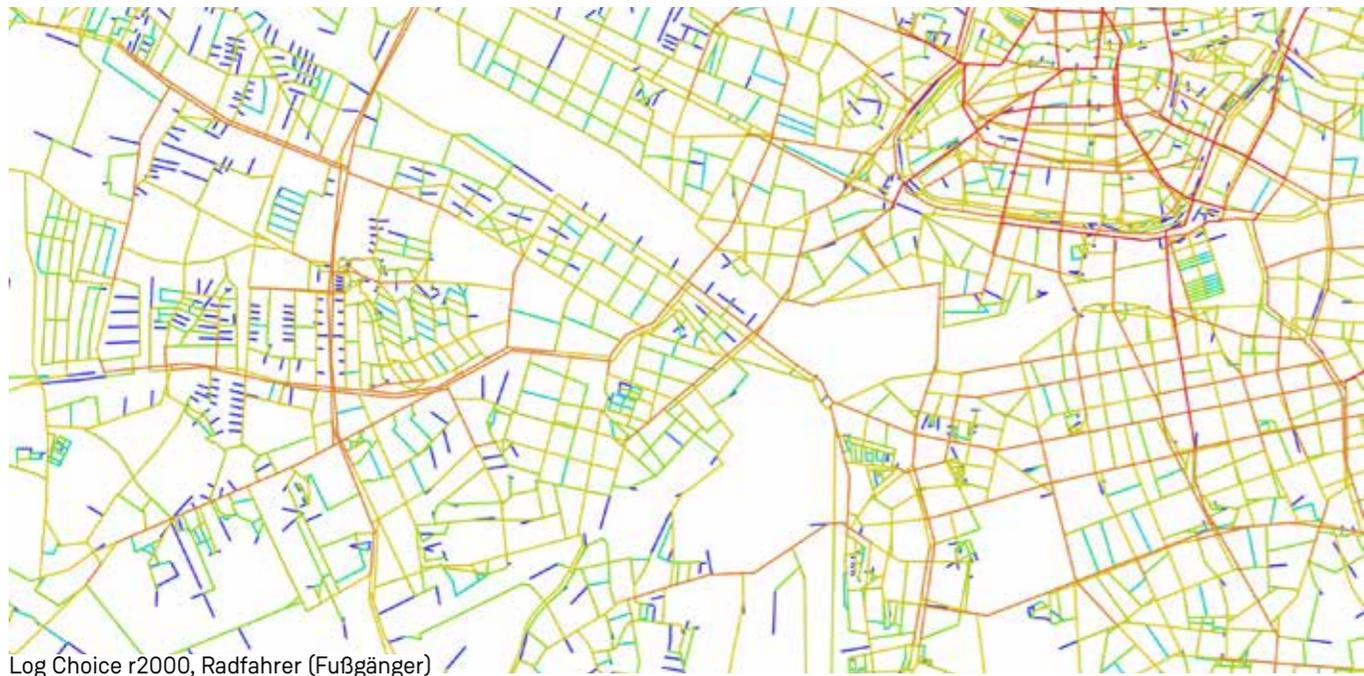


Grünstruktur



Öffentliche Anbindung







Umgriff	<b>350.000 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>189.000 m<sup>2</sup></b>	54%
Grünflächen	<b>38.500 m<sup>2</sup></b>	11%
Verkehrsflächen	<b>118.000 m<sup>2</sup></b>	34%

GF gesamt	<b>396.500 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>132.200 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>264.300 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>2.900</b>
Bewohner	<b>7.300</b>

## Stadtraum erobern!

Thomas Laufkötter

Zwischen Bahndamm und den ersten Häusern St. Leonhards liegt eine überraschend große Fläche, die ausschließlich vom Frankenschnellweg besetzt wird. Zwei getrennte, zweispurige, autobahnartige Fahrspuren, sowie das alte Kanalbett zwischen ihnen, füllen den gesamten Raum. Wenn man zwischen den Fahrbahnen an einer der Ampeln steht, kann man nur noch erahnen, dass man sich im Herzen der Stadt nur 500m entfernt von der historischen Stadtmauer befindet.

In dem angrenzenden Fuggerstraßen-Areal sind neben einigen erhaltenswerten Geschosswohnungsbauten vor allem alte Industrieflächen und Hallen zu finden, die nun hauptsächlich von Gebrauchtgüterhändlern genutzt werden. Auch dieser Bereich St. Leonhards/ Sünderbühls hat

wenige Eigenschaften, welche auf Zentrumsnähe schließen lassen. Durch diese Eindrücke vor Ort ergab sich der Leitspruch ‚Stadtraum erobern‘, der einen großen Einfluss auf den gesamten Entwurf hat.

Der autobahnartige Frankenschnellweg wird zurückgebaut und in einen von Bäumen gesäumten Stadtboulevard umgewandelt. Durch die beidseitigen Radwege und die Verbesserung der Wegführung für Fußgänger wird durch diese innerstädtische Straße die Verknüpfung zwischen Südstadt, St. Leonhard und Sünderbühl gestärkt.

Um die große Barriere Richtung Gostenhof – gebildet durch Frankenschnellweg und Bahndamm – zu entschärfen, werden zwei neue Bahnunterführungen für Fußgänger

und Radfahrer geschaffen. Zusätzlich liegt zwischen Bahndamm und neuer Straße eine 5-geschossige Bebauung. Sie trennt die zwei Lärmquellen, gibt der bestehenden und neu entstehenden Wohnbebauung auf der südlichen Seite ein Gegenüber und fasst so den Straßenraum des neuen Boulevards. Die erhaltenswerte Bebauung des Fuggerstraßenareals wird in ein neues urbanes Wohngebiet integriert. Den Mittelpunkt des neuen Bezirks bildet das neue freistehende Hochhaus mit angegliederten Bürokomplexen an der U-Bahnhaltestelle Rothenburger Straße.

Das neu entstehende Gebiet ist nun eindeutig für alle Verkehrsteilnehmer, Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrer, als städtischer Raum zu erkennen und zu erleben.

1. Große städtisch ungenutzte Fläche  
zwischen Bahndamm und baulicher Kannte



2. Fläche erobern und mit Stadt füllen

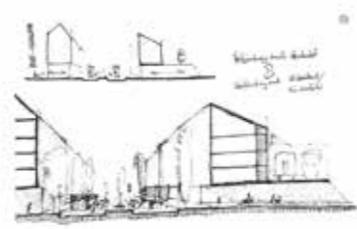
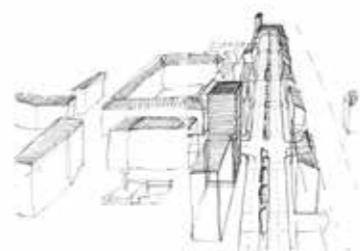
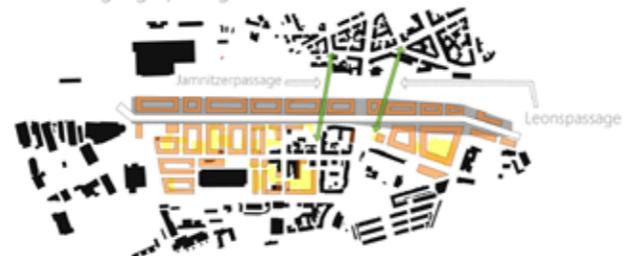


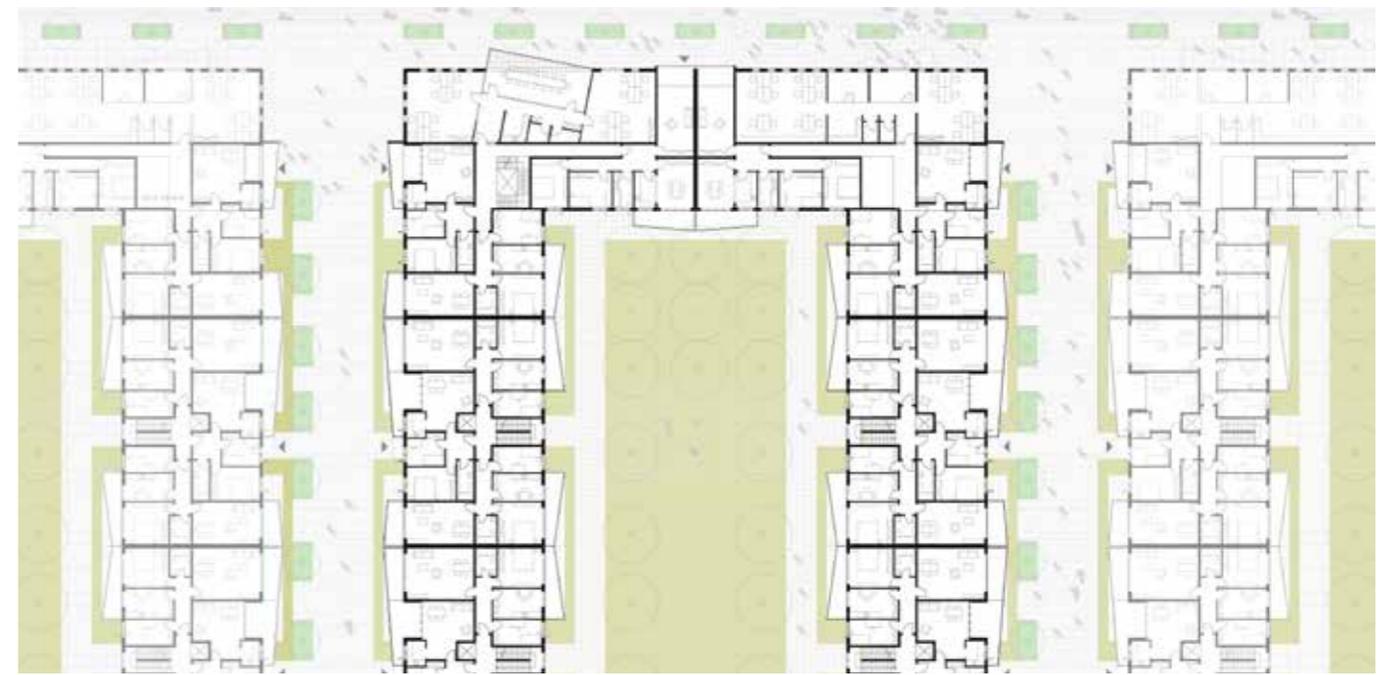
3. Überprüfung und Eingliederung des Bestandes



Abriss und Einfügen des  
Bestands in das neue Raster!

4. Verknüpfung der Stadteile durch zwei neue  
Fußgängerpassagen







Umgriff	<b>323.000 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>152.000 m<sup>2</sup></b>	47%
Grünflächen	<b>15.000 m<sup>2</sup></b>	5%
Verkehrsflächen	<b>95.000 m<sup>2</sup></b>	29%

GF gesamt	<b>346.800 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>115.600 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>231.200 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>2.600</b>
Bewohner	<b>6.400</b>

## Neue Liebe

Anja Mayer

Um den scheinbar durch Bahn und Frankenschnellweg abgeschnittenen Stadtteil St. Leonhard wieder in das Stadtgefüge einzubinden, schafft der Entwurf ein neues Verbindungselement an der Schwabacher Straße.

Der Aktivplatz bildet eine Schnittstelle zwischen Gostenhof und St. Leonhard, die für beide Stadtteile eine Bereicherung bzw. eine „neue Liebe“ bringen soll. Die bestehende Unterführung am Bahndamm wird vergrößert und die bis dahin unangenehme Situation für Fußgänger

und Radfahrer entspannt. Auf ca. 16.000 m<sup>2</sup> öffentlicher Freifläche können Sportbereiche wie ein Skatepark oder Kleinspielfelder entstehen, die als Treffpunkt der beiden Stadtteile dienen. Die Cafés und Restaurants am Platz laden zum Verweilen und Zuschauen ein.

Die Fahrspuren des neuen Frankenwegs werden zusammengelegt und schaffen dadurch Raum für neue Bebauungen. Der neue Frankenweg ist eine urbane Stadtstraße, die durch Einzelhandel in der Erdgeschosszone und dem darüberliegen-

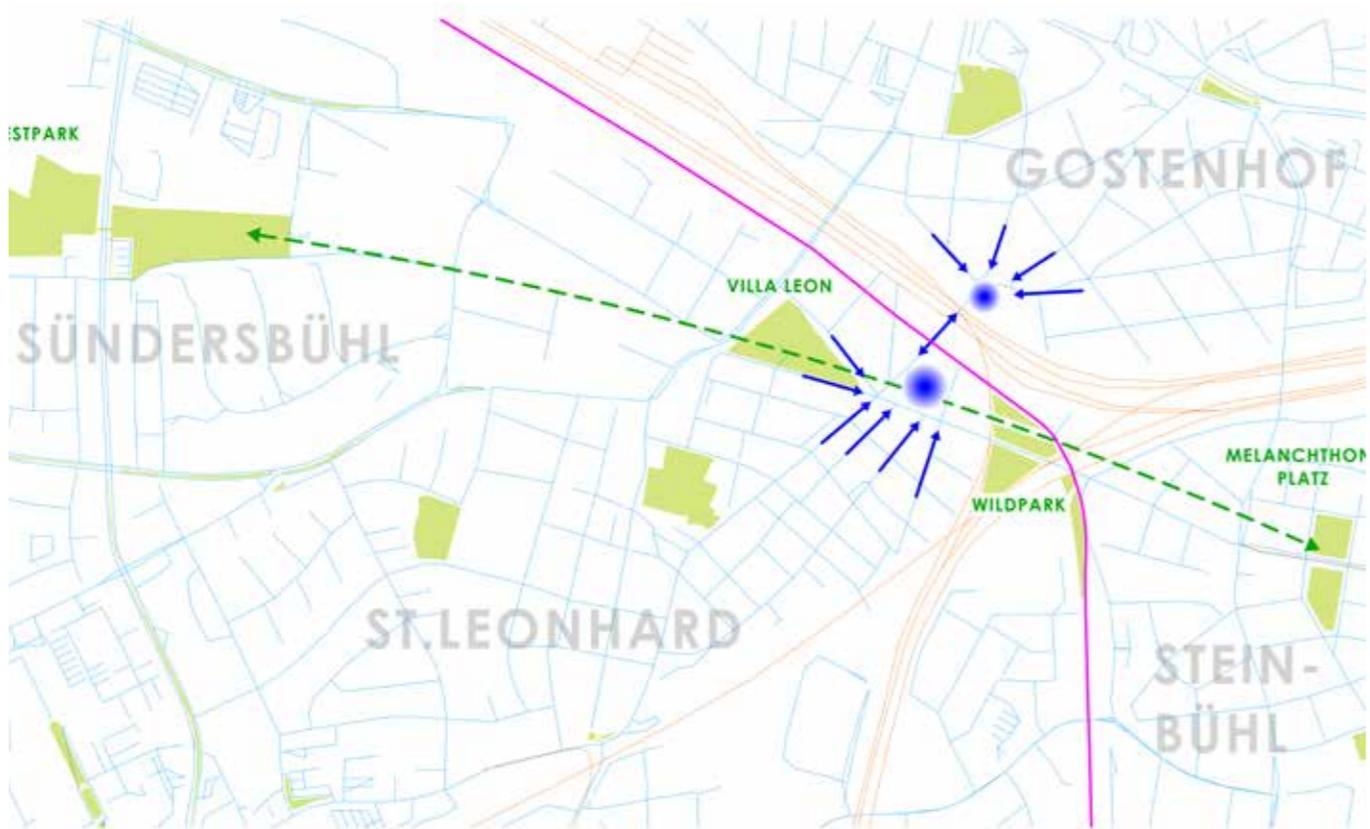
den Wohnraum belebt wird. Des Weiteren entsteht für Fußgänger und Radfahrer eine neue grüne Verbindung zwischen dem großen Westpark, dem kleinen Villa Leon Park, dem neuen Aktivplatz und dem Melanchthonplatz in der Südstadt. Sie bindet an das bestehende Radwegenetz an und unterstreicht so die Zentrumsnähe St. Leonhards. Angrenzend zum Aktivplatz entsteht auf dem Gelände des Pferdemarkts ein Wohngebiet, das mit urbaner Bebauung die Stadtteile wieder miteinander verbindet.



NETZWERK NUTZUNGEN

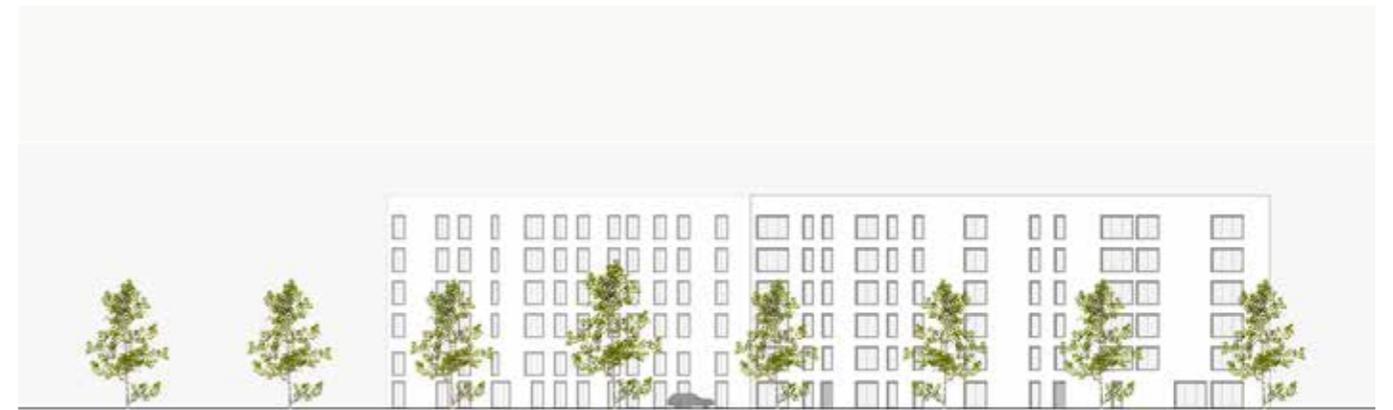
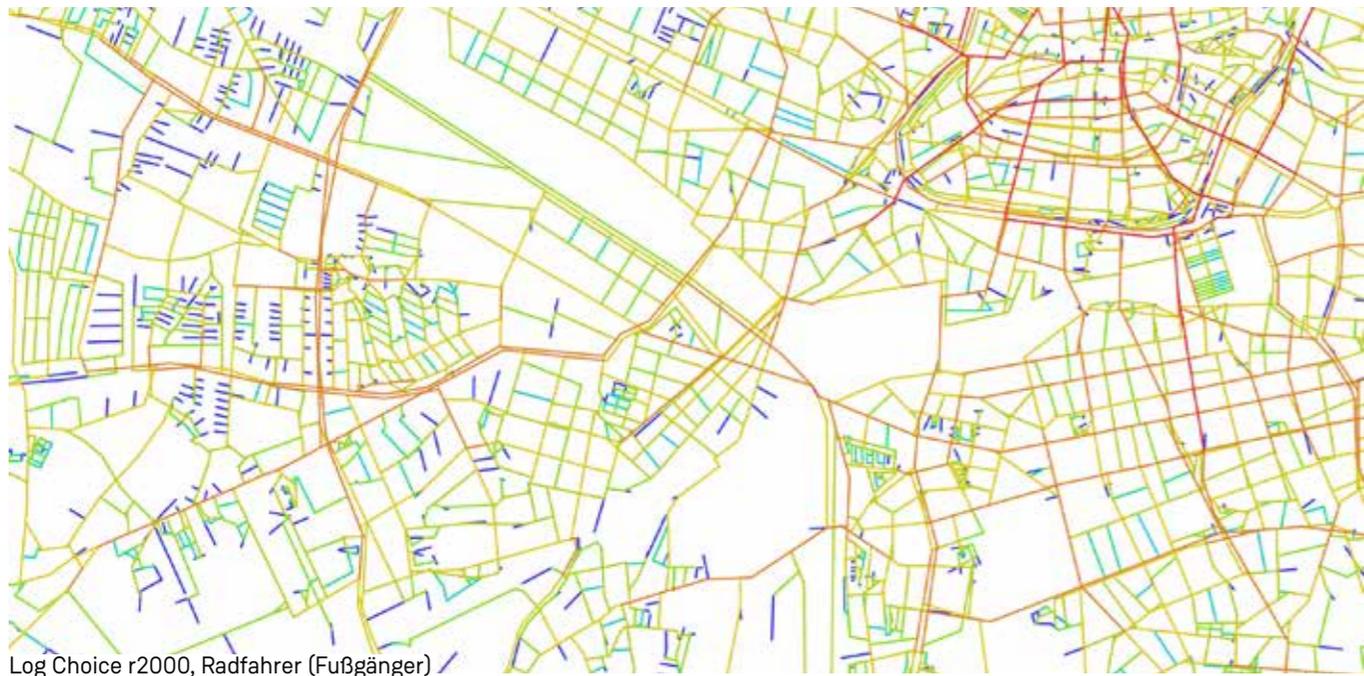


SCHWARZPLAN M 1:500



PIKTOGRAMM ENTWURF







Umgriff	<b>338.100 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>62.700 m<sup>2</sup></b>	48%
Grünflächen	<b>54.900 m<sup>2</sup></b>	16%
Verkehrsflächen	<b>104.200 m<sup>2</sup></b>	31%

GF gesamt	<b>396.300 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>132.100 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>264.200 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>2.900</b>
Bewohner	<b>7.300</b>

## Weiterbauen – Zusammenwachsen

Corinna Patzak

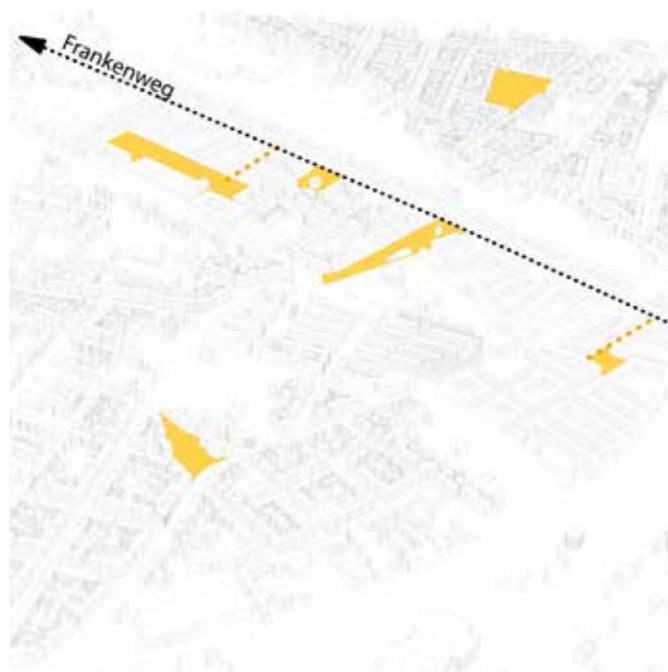
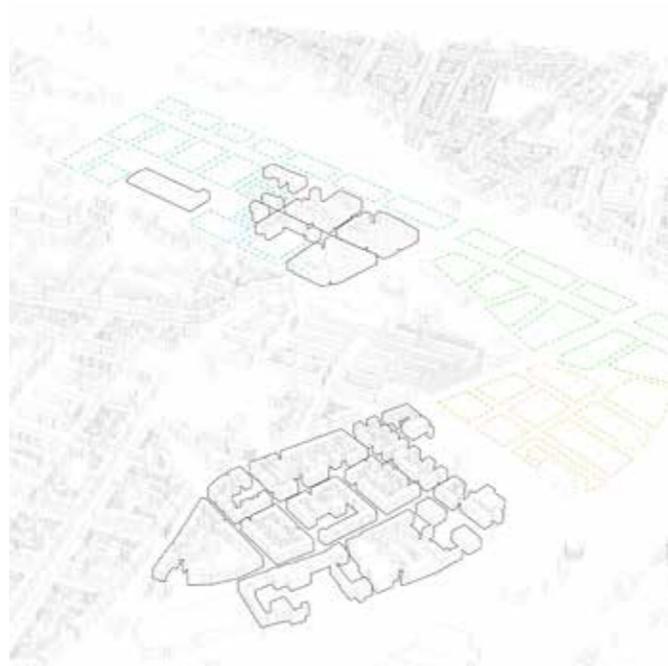
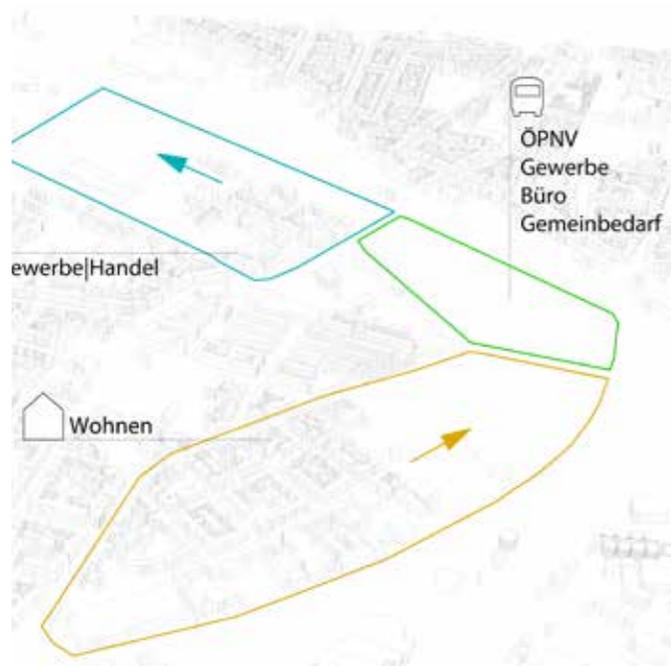
Wie der Titel vermuten lässt fordert der städtebauliche Gedanke, dass sich die Bebauungsstruktur, Bausteintypologie und Maßstäblichkeit für den Entwurf der Brachfläche entlang der Bahn aus dem Bestand heraus entwickeln muss.

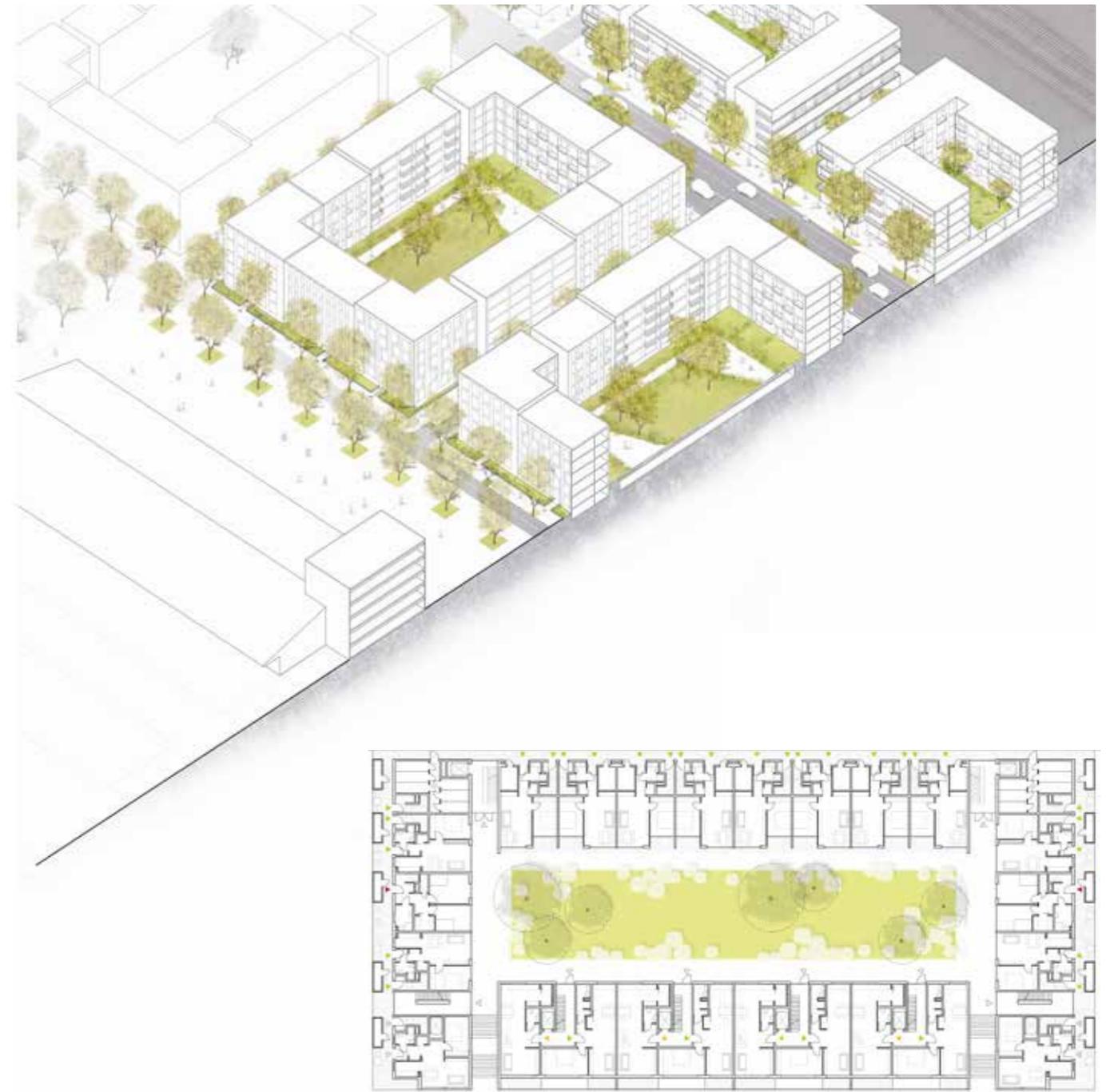
Hierfür werden besonders die städtebaulichen Figuren aus St. Leonhard sowie die strenge Blockrandstruktur in Sündersbühl aufgegriffen und erweitert. Über eine Verlängerung der Grünzone entlang der Bahn und nach Schweinau wird eine verstärkte Fuß- und Radwegverbindung zwischen den Stadtteilen angestrebt.

Der Frankenschnellweg soll in eine Stadtstraße umgewandelt werden, welche beidseitig von Gebäuden definiert und zum Bahndamm hin abgeschirmt ist. Entlang des Frankenweges entsteht eine Platzabfolge mit Freiräumen verschiedener Qualität, welche die Bedürfnisse der jeweils angrenzenden Gebiete berücksichtigen.

Die Formulierung der neuen Baustruktur leitet sich aus der Charakteristik der umliegenden Stadtteile ab: durch Unterteilung der Blöcke konnten die einzelnen Parzellen differenziert gestaltet werden,

sodass ein lebendiges und abwechslungsreiches Straßenbild entstanden ist. Dieses Motiv wird in den Entwurf der neuen Struktur übertragen. Festgesetzte Durchgänge lockern die Struktur zusätzlich auf und schaffen Zugänge zu den Innenhöfen. Um eine gemeinsame Hofffläche mit darunterliegender Garage können die einzelnen Ensembleteile dann individuell und unabhängig voneinander ergänzt werden, sodass die Vielschichtigkeit im Quartier ablesbar bleibt.







Umgriff	<b>694.100 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>133.800 m<sup>2</sup></b>	19%
Grünflächen	<b>217.800 m<sup>2</sup></b>	31%
Verkehrsflächen	<b>328.600 m<sup>2</sup></b>	47%

GF gesamt	<b>547.300 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>162.400 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>364.9000 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>4.100</b>
Bewohner	<b>10.100</b>

## Zusammen Leben

Ahmad Pordel

Neben der Notwendigkeit der eigenen Wohnung hat der Mensch für das Leben in der Stadt noch weitere wichtige Bedürfnisse, die im städtebaulichen Entwurf berücksichtigt werden sollen. Zusammenleben, Kontakt und Kommunikation mit anderen Menschen ist eines der wichtigsten Grundbedürfnisse aber auch Mangel der heutigen Gesellschaft. Diese weichen Faktoren werden in den modernen Städten oft vernachlässigt.

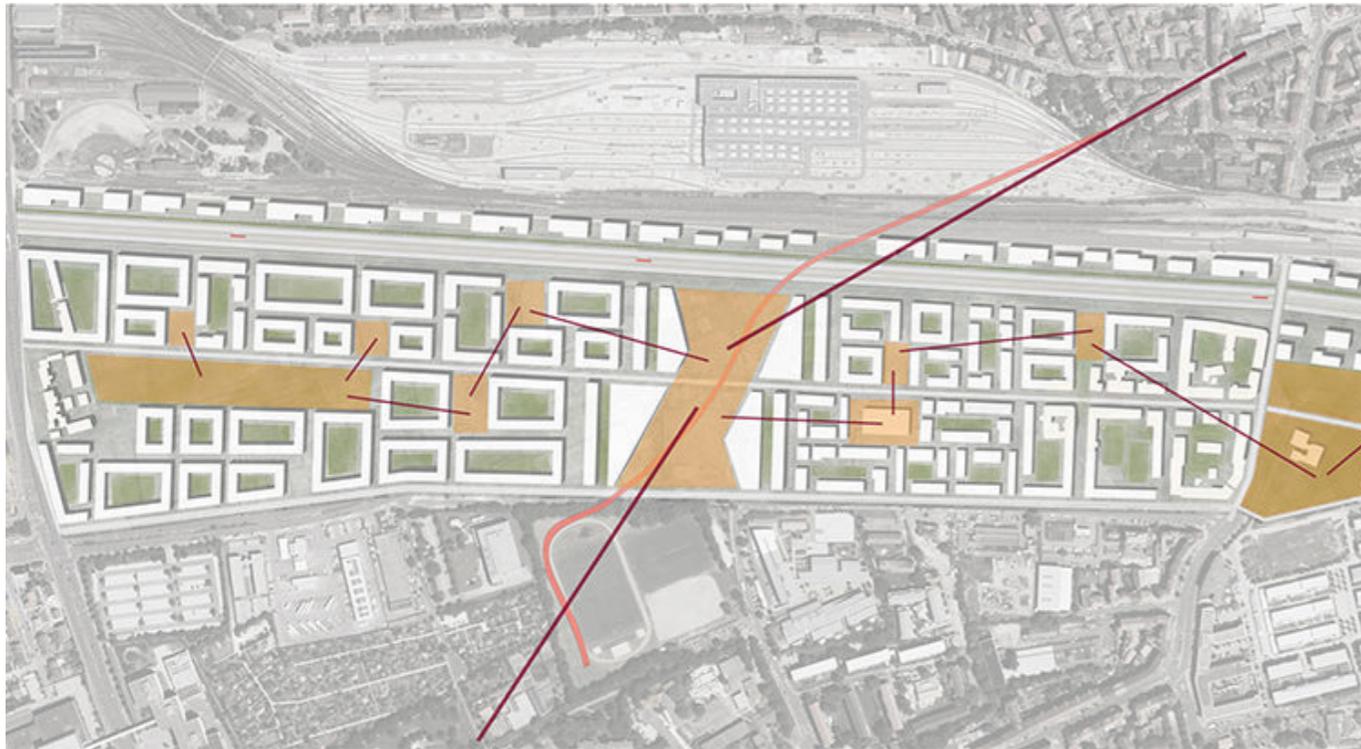
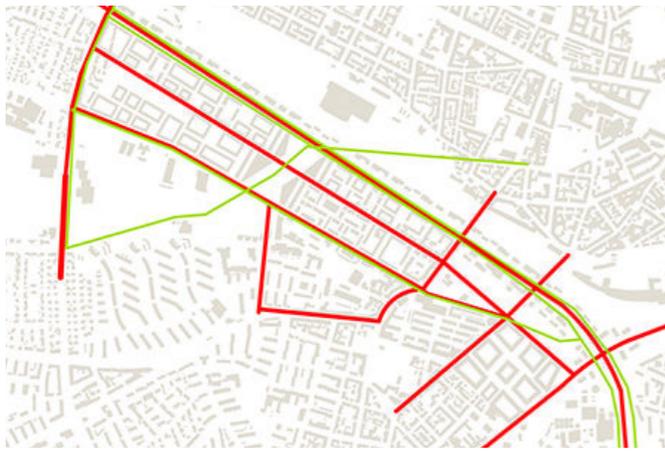
Das Ziel des städtebaulichen Entwurfes

liegt deshalb in der Entwicklung eines Stadtraumes, indem sowohl Menschen wohnen können, als auch Zusammenleben und Kontakte ermöglicht werden.

Besondere Konzentration liegt auf dem Entwurf der öffentlichen Bereiche zwischen den Wohnnutzungen und der Beziehungen der Räume zueinander. Als Schwerpunkt im Gebiet wird ein zentraler Platz geschaffen, an welchem öffentliche Nutzungen wie ein Einkaufszentrum, eine Musikhalle usw. platziert sind. Über das

Gebiet verteilt finden sich Freiflächen, kleinere Plätze und Parks, welche über Sicht- und Wegebeziehungen untereinander verknüpft sind und zum Zentrum hinleiten.

Um die Verbindung zwischen den nördlich und südlich der Bahn gelegenen Stadtteilen zu stärken, wird eine Brücke vorgeschlagen, welche über den Bahndamm verläuft und für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden kann.







Umgriff	<b>322.400 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>211.500 m<sup>2</sup></b>	66%
Grünflächen	<b>46.300 m<sup>2</sup></b>	14%
Verkehrsflächen	<b>64.600 m<sup>2</sup></b>	20%

GF gesamt	<b>371.200 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>123.700 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>247.500 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>2.800</b>
Bewohner	<b>6.900</b>

## Leonhard Morphing

Patrick Schäferling

Der Entwurf vermittelt zwischen dem starken Dichte- und Strukturunterschied Gostenhof/Südstadt und St. Leonhard. Ziel ist die Aufwertung und Verdichtung des Quartiers ohne die Charakteristik des Bestandsquartiers, der extrem heterogenen Baustruktur zu zerstören.

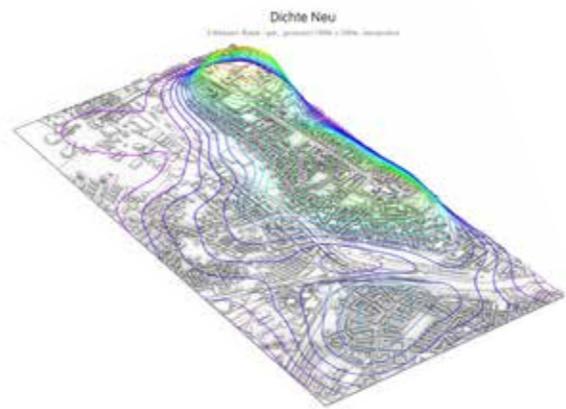
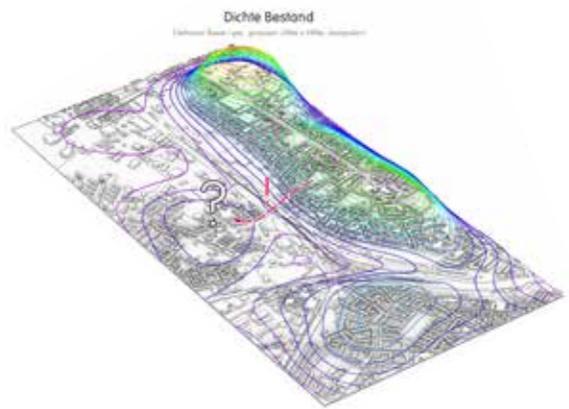
Um den kontinuierlichen Übergang zwischen zwei unterschiedlichen Strukturen und Dichten zu ermöglichen, wird auf die Methode des ‚Morphings‘ aus der digitalen Bildbearbeitung zurückgegriffen. Morphing beschreibt die gleichzeitige Überblendung und Verzerrung zweier unterschiedlicher Motive zur Erzeugung von Zwischensequenzen. Durch diese Zwischensequenzen wird ein fließender Übergang der Strukturen ermöglicht. So knüpft ‚Leonhard Morphing‘ an den Verbindungen zu Gostenhof und zur Südstadt mit einer ähnlich dichten Blockstruktur an und entwickelt sich langsam zu einer flächigen

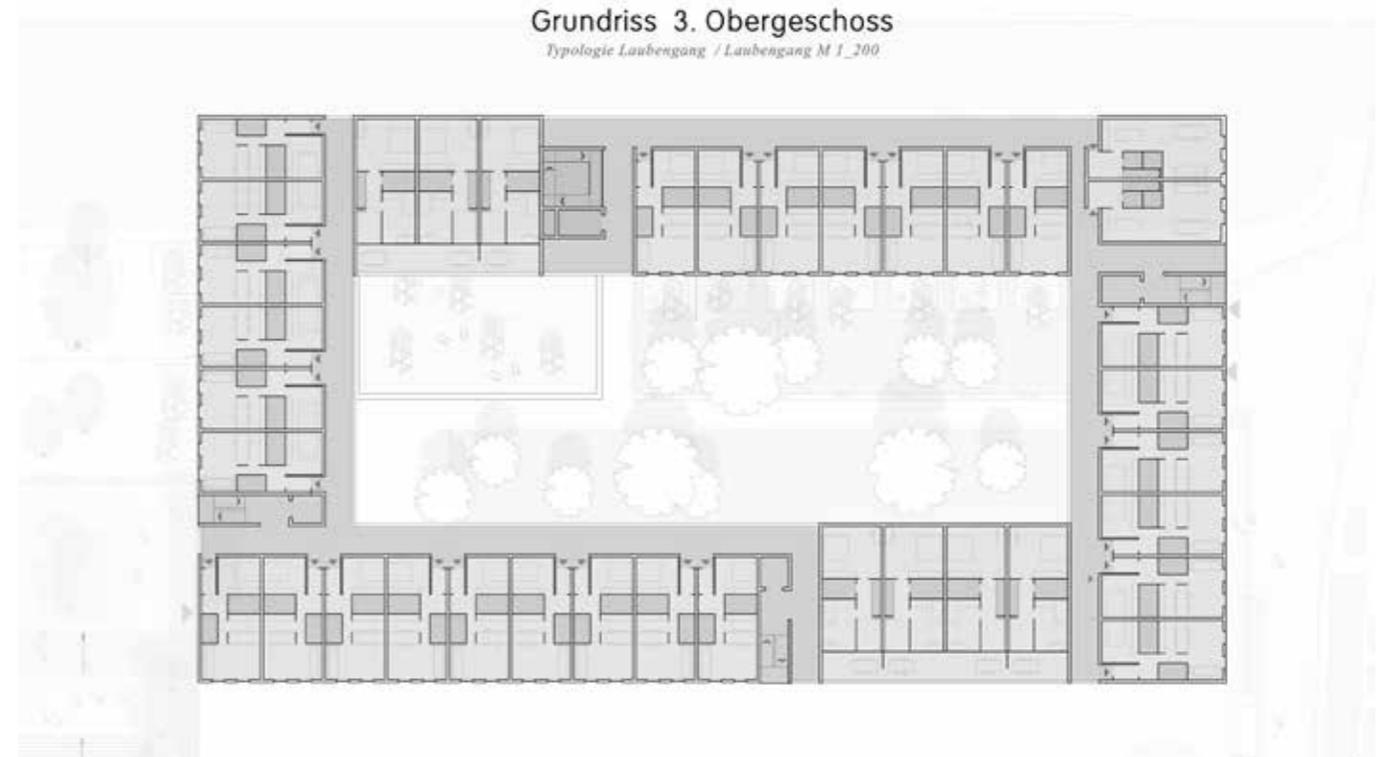
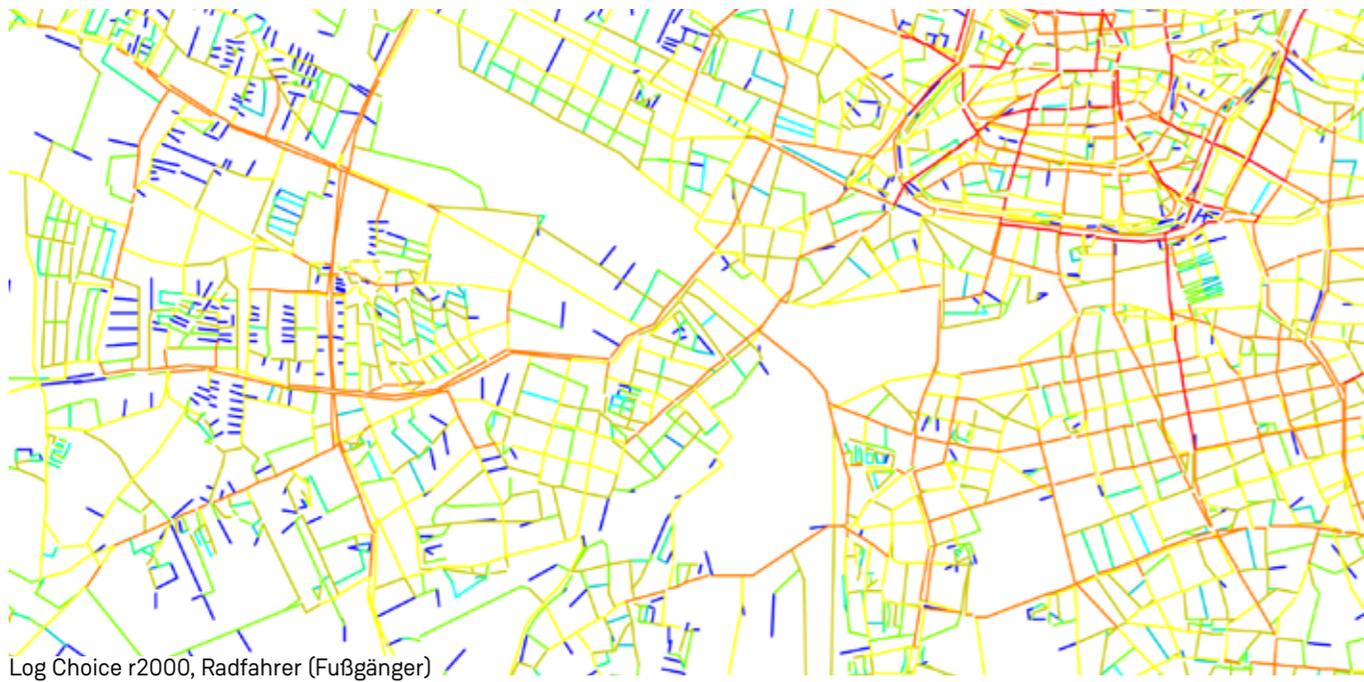
Punktbebauung in Richtung St. Leonhard. Dabei verändert sich nicht nur die gebaute Struktur. Auch der Stadtraum ändert sich kontinuierlich. Straßenprofile nehmen die großzügigen Freiräume mit tiefen Vorzonen der Punkt- und Zeilenbebauung aus St. Leonhard auf, die sich zunehmend verengen, um sie schließlich in den schmalen Straßenraum der Blockstruktur zu überführen. Durch diese spürbare Dichtezunahme und Transformation des Straßenquerschnitts wird der Übergang zum Zentrum deutlich.

Der ursprüngliche Frankenschnellweg wird auf Höhe der Abbiegung Witschelstraße gekappt. Durch Einbiegen auf die Fuggerstraße und eine Auftaktkreuzung mit Lichtsignalanlage wird ein Start für eine fortan innerstädtische Straße artikuliert. Ein hervorgehobener Sonderbaukörper am nordwestlichen Ende des Fuggerareals unterstreicht dies zusätzlich. Der Frankenweg

führt zukünftig auf der ‚Fuggerallee‘ Richtung Innenstadt, ein Kurzschluss auf den Ring ist ebenfalls möglich. Die Space Syntax Analyse bestätigt dies als syntaktische Verbindung. Aufgrund der komplexeren Wegführung des Frankenschnellwegs ist von einer deutlichen Abnahme des Durchgangsverkehrs auszugehen.

Am infrastrukturellen Knotenpunkt zwischen Rothenburger- und Schwabacher Straße mit S-Bahn, U-Bahn und Busanbindung entsteht eine neue Quartiersmitte mit Geschäftshäusern und Nahversorgern. Das Fuggerareal beherbergt hauptsächlich Wohnen, lediglich im Erdgeschoss ist an geeigneten Stellen Gewerbe bzw. Gastronomie ausgewiesen. In der Mitte des Fuggerareals befindet sich eine kleine Grünfläche zur Naherholung. Sie schlägt somit die Brücke zwischen Josef-Carl-Grund Park an der Villa Leon und dem Westpark.







Umgriff	500.000 m <sup>2</sup>	100%
Nettobauland	343.200 m <sup>2</sup>	69%
Grünflächen	7.100 m <sup>2</sup>	2%
Verkehrsflächen	23.000 m <sup>2</sup>	5%

GF gesamt	629.700 m <sup>2</sup>
GF Gewerbe	209.900 m <sup>2</sup>
GF Wohnen	419.800 m <sup>2</sup>
Wohneinheiten	4.700
Bewohner	11.700

## Neue grüne Qualitäten

Maximilian Schilling

Die Planung befasst sich mit dem Gebiet zwischen den nordöstlich gelegenen „Rampen“ bis zur nordwestlichen „Janßenbrücke“. Das Areal wird weitgehend freigeräumt. Vereinzelt können Gewerbebetriebe erhalten bleiben und verträglichen Nutzungen zugeführt werden. Die getrennt verlaufenden Fahrspuren werden zu einer gebündelt und an die existierende Wohnbebauung an der Rothenburger Straße verlegt. So entsteht entlang den Bahntrassen Bauland, welches mit speziellen auf die Emissionen reagierenden Typologien bebaut werden kann. Die aus dem Süden kommende Witschelstraße und Bertha-von-Suttner-Straße werden durch das ehemalige Industriegebiet gezogen und knüpfen somit an den neuen Frankenboulevard an.

Als Quartierspark wird ein im alten Indus-

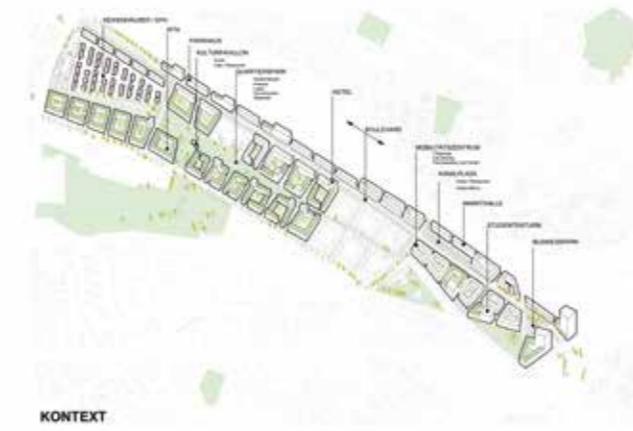
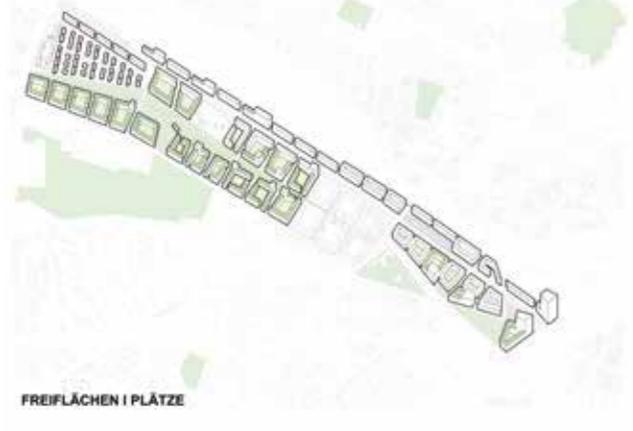
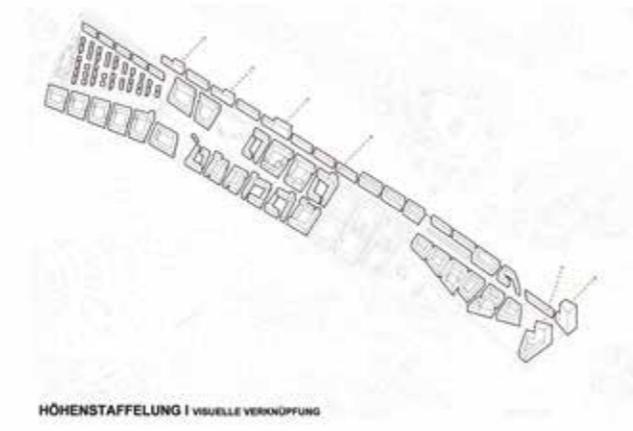
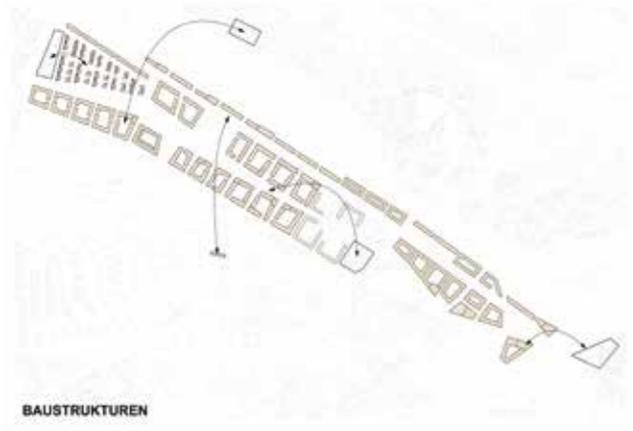
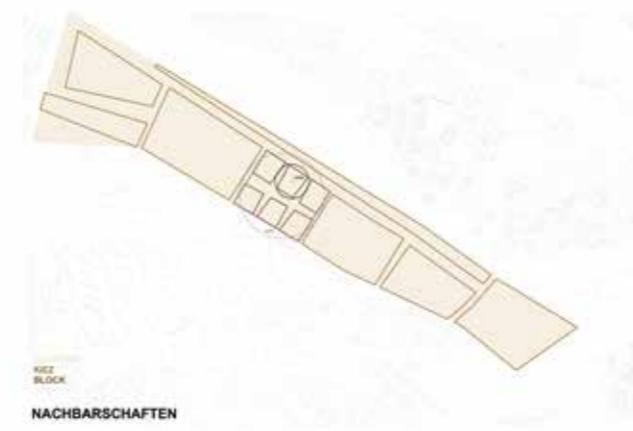
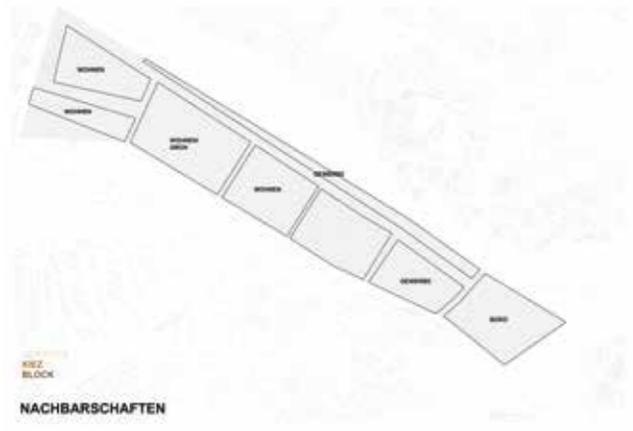
triegebiet befindlicher Park situiert. Das ehemalige nicht nutzbare Abstandsgrün zwischen den beiden Richtungsspuren wird so nach Süden in die neue Wohnbebauung verlagert. So wird das Grün auf eine neue Qualitätsstufe gehoben und kann das gesamte Quartier mit verschiedenen Nutzungen, wie Spielplätzen, Grillplätzen, Sportfeldern und Ruhezeiten bedienen.

Bereits existierende Baustrukturen aus dem Umfeld des Planungsgebiets werden aufgenommen. So trifft die Weiterentwicklung der feingliedrige Einfamilienhaus-Struktur aus dem westlichen Umfeld auf die Block- und Riegelstruktur mit vereinzelt Hochpunkten. Im östlichen Bereich markieren zwei Türme den Beginn des Gebietes. Die Gebäude am Frankenboulevard haben sieben Geschosse. Die Gebäudehöhen verringern sich in Richtung Süden auf sechs

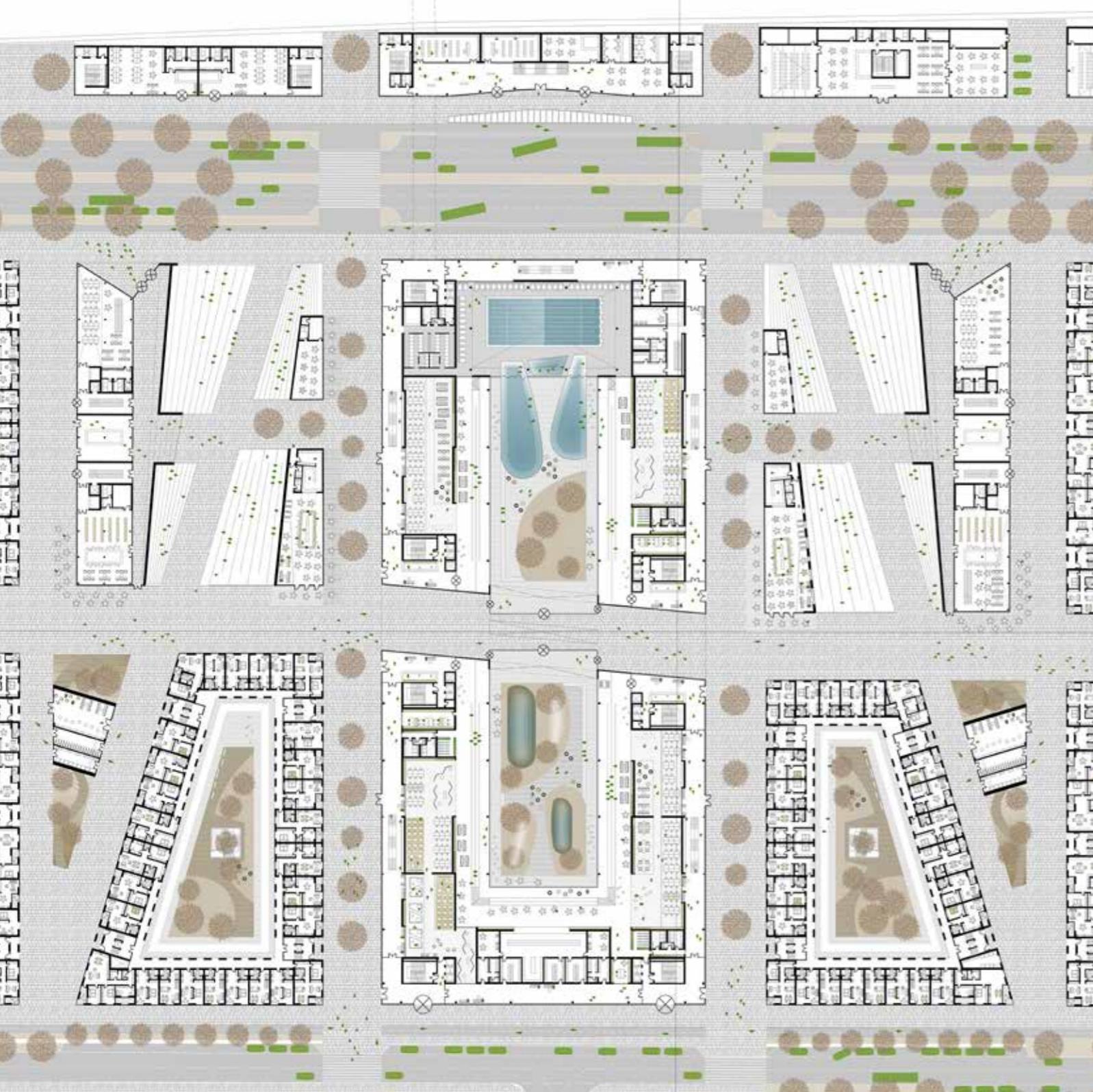
bis fünf Geschosse. Vereinzelt werden Hochpunkte angeordnet - bevorzugt an Park- und Platzflächen.

Das Mobilitätszentrum an der Rothenburger Straße wird als Landmark verstanden. Das Gebäude und dessen Umgriff dient als Verteiler für ankommende Busse und Mitfahrgelegenheiten. Auch die U-Bahnstation und der gegenüberliegende S-Bahnhof sind Bestandteil.

Die Erdgeschosszonen an den Straßen sind überwiegend mit Gewerbe und Dienstleistungen belegt. Erdgeschosszonen, welche unmittelbar an Grünflächen stoßen, werden als Wohnnutzungen ausgebildet. Die Obergeschosse dienen größtenteils dem Wohnen. Die am Bahndamm befindlichen Obergeschosse werden für Büro Zwecke genutzt.







Umgriff	555.600 m <sup>2</sup>	100%
Nettobauland	161.900 m <sup>2</sup>	29%
Grünflächen	157.100 m <sup>2</sup>	28%
Verkehrsflächen	170.400 m <sup>2</sup>	31%

GF gesamt	731.100 m <sup>2</sup>
GF Gewerbe	243.700 m <sup>2</sup>
GF Wohnen	487.400 m <sup>2</sup>
Wohneinheiten	5.400
Bewohner	13.500

## Rooftops

Dimitri Schledowitz

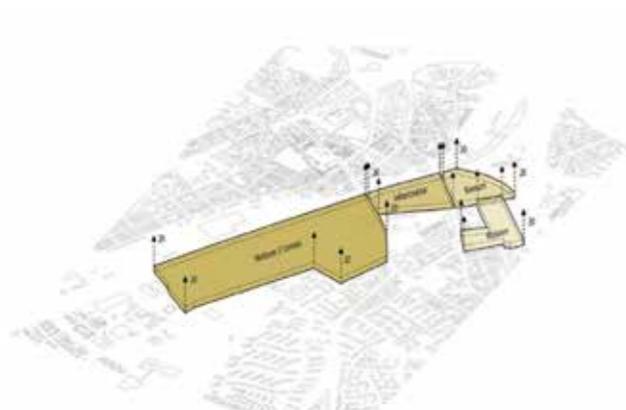
Der Entwurfsgedanke lehnt sich an die Wiederaufnahme der sich in der unmittelbaren Umgebung befindenden städtebaulichen Formen sowie dem Konzept der visuellen Verbindung mit dem Stadtteil Gostenhof an. Die Begradigung des Frankenschnellwegs ermöglicht die Verbreiterung des Grundstücks und schafft somit genügend Platz für neue Bebauungen mit qualitativen Wohnen, Arbeiten, Lehren und Leben. Die Reaktivierung der Westpark-Anlage stellt eine lukrative Pilgerroute für Naturliebhaber aus den nördlichen und östlichen Bezir-

ken wie Gostenhof und Steinbühl dar, was gleichzeitig die Wohnqualität und Attraktivität von St. Leonhard steigern würde.

Die visuelle und gleichzeitig physische Verbindung zu Gostenhof erfolgt durch einen überirdischen Steg, welcher seinen Anfang an dem neuen Universitätsgebäude nimmt. Das geneigte Dach der Uni ist begehbar und bietet somit für die Studierenden sowie die Bewohner des Quartiers und der umliegenden Gebiete einen optimalen Ort zum Erholen, Kommunizieren und Arbeiten. Das Privatgrün

der Wohnanlagen wurde bewusst in nach oben versetzte Ebenen verlegt, was die Problematik der Zugänglichkeit gegenüber Fremden löst und somit einen gewissen Komfort bietet.

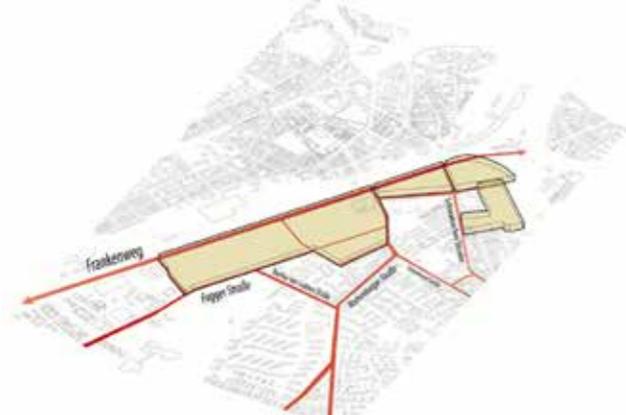
Zudem entsteht an dem Knotenpunkt Frankenweg-Rothenburger Straße-Schwabacher Straße ein neuer Gebäudekomplex, welcher ein neues Bahnhofsgebäude, Einkaufszentrum, Kino und ausreichend Park and Ride Stellplätze anbietet.



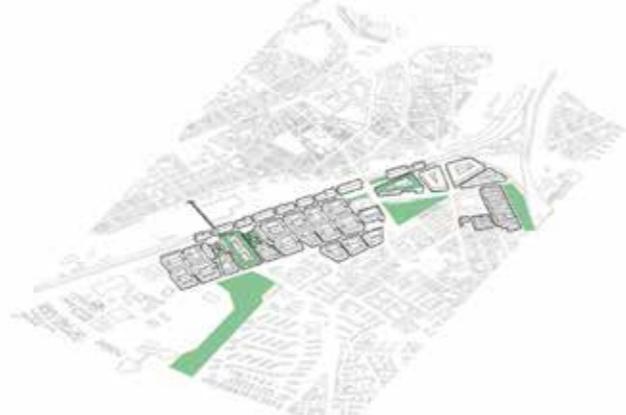
**EXTRUSION DER AREALE : OK.D = +20.00 ü. GO**



**FORMGEBUNG : SONDERBAU ALS VERTEILER DER BESUCHER**



**GRUNDSTÜCKTEILUNG DURCH FERBINDEN DES FSW/FUGGER STR./BERTHA-VON-SUTTNER-STR**



**FUNKTIONEN : ÖFFENTLICHES GRÜN/PLÄTZE**



**TYPOLOGISCHE ENTWICKLUNG DER ENTSTEHENDEN BAUVOLUMINA (WIEDERAUFNAHME)**



**ENSEMBLE IM KONTEXT**







Umgriff	<b>192.700 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>73.900 m<sup>2</sup></b>	38%
Grünflächen	<b>49.900 m<sup>2</sup></b>	26%
Verkehrsflächen	<b>65.200 m<sup>2</sup></b>	34%

GF gesamt	<b>57.600 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>19.000 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>38.000 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>1.800</b>
Bewohner	<b>5.400</b>

## Frankenboulevard

Sophia Scholl

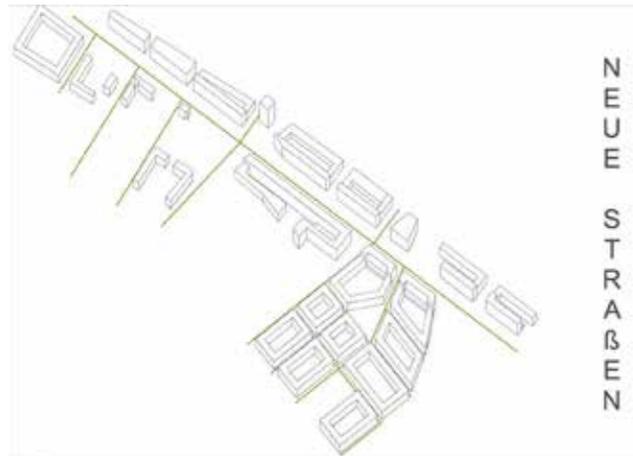
Die Umwandlung des Frankenschnellweges in den Frankenboulevard schafft eine Qualitätssteigerung im Gebiet. Die Fahrbahnen wurden zusammengeführt und bieten somit eine neu bebaubare Fläche. Die neue Bebauung bildet sich aus dem Bestand heraus. So wurden wichtige Straßen und Gebäudekanten aufgegriffen und fortgeführt. Durch die Ergänzung von Kreuzungen wird dem Fußgänger das Überqueren der Straßen erleichtert. Die Straße bekommt nicht nur wegen den neuen Nutzungen, sondern auch aufgrund der neuen Baumreihenbepflanzung den Charakter eines Boulevards. So wird die

vierspürige Straße mittig und seitlich von Bäumen begleitet. Auch die den Frankenboulevard kreuzenden Straßen haben meist beidseitige Baumreihenbepflanzung, um das Gefühl des Boulevards fortzuführen. Der Fahrradweg hat ebenfalls seitliche Baumreihen als Begrenzung.

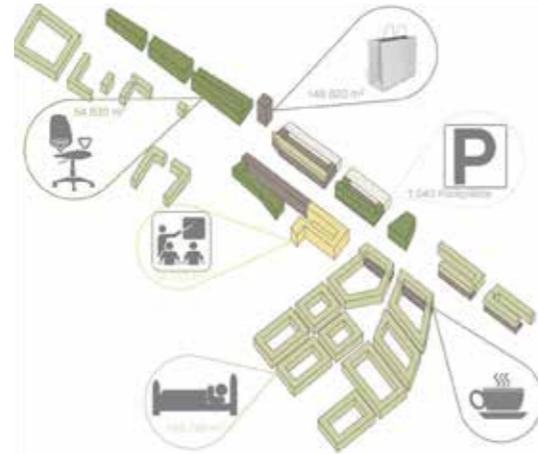
Im Zentrum des Gebietes zwischen Rothenberger und Schwabacher Straße befinden sich zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, Büroflächen und eine Schule, Sowohl in den Obergeschossen des Einkaufszentrums, als auch im neu gestalteten Gebiet im Südosten entstehen

Wohnungen für bis zu 5.400 Personen. Die Gebäude an der Straße haben sieben Geschosse und schirmen die dahinterliegenden, niedrigeren Wohngebäudes ab. Zahlreiche neu angelegte und erweiterte Grünflächen bieten hohe Aufenthaltsqualität.

Die bereits vorhandenen Halte der öffentlichen Verkehrsmittel werden in das Konzept integriert. So bekommt die U-Bahn einen neuen Ausgang, der direkt mit der S-Bahn verbunden werden kann. In direkter Nähe finden sich auch die Bushaltestellen.



NEUE STRAßEN



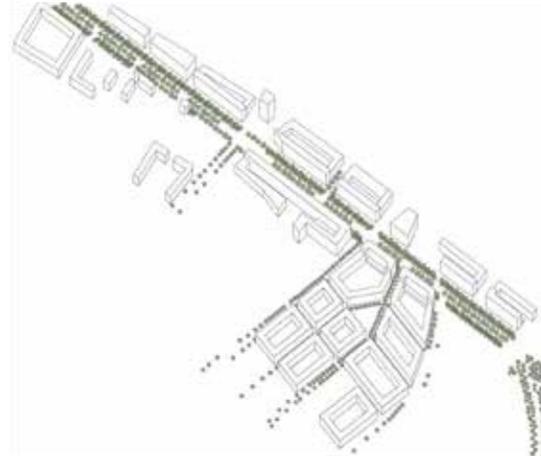
NUTZUNGEN



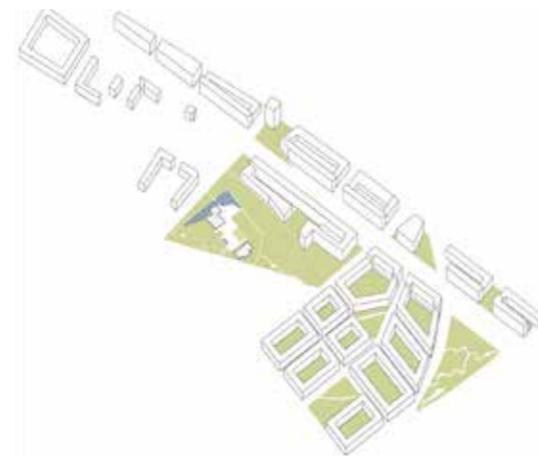
ÖFFENTLICHE



GEBÄUDEHÖHEN

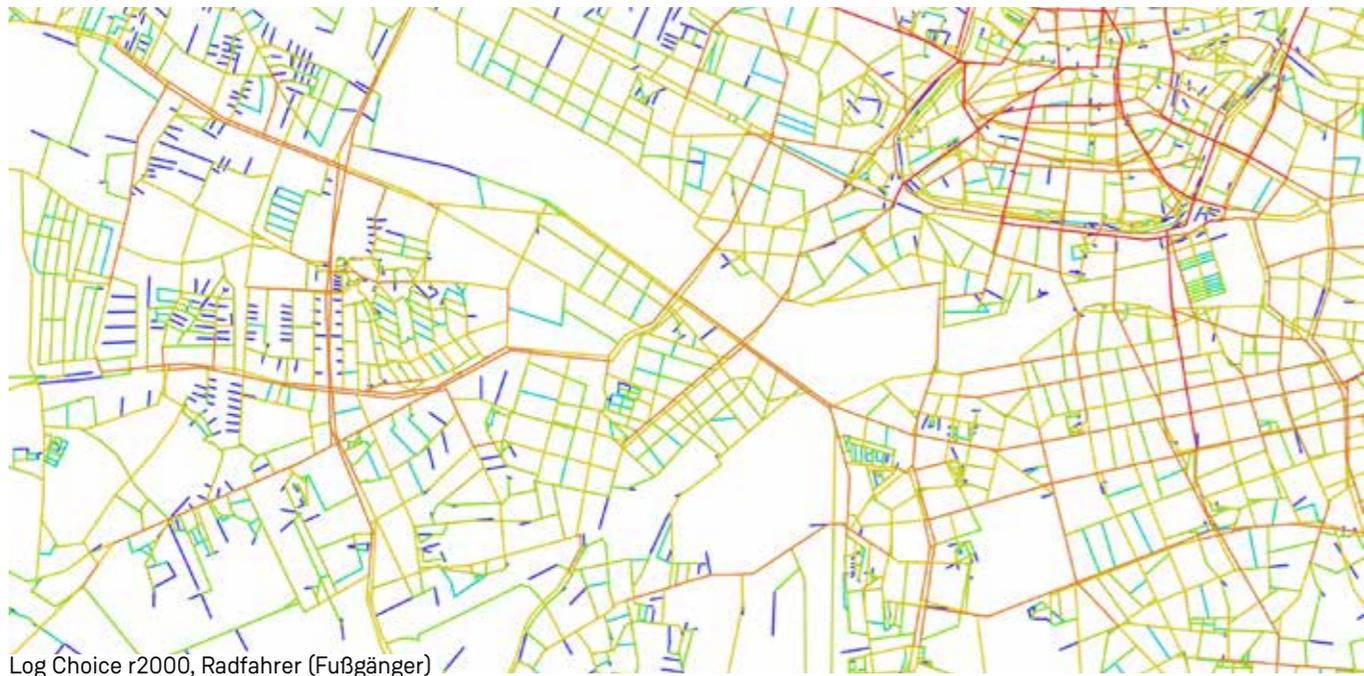


GRÜNE STRAßEN



GRÜNFLÄCHEN







Umgriff	<b>691.000 m<sup>2</sup></b>	100%
Nettobauland	<b>265.000 m<sup>2</sup></b>	38%
Grünflächen	<b>142.000 m<sup>2</sup></b>	21%
Verkehrsflächen	<b>220.000 m<sup>2</sup></b>	32%

GF gesamt	<b>477.600 m<sup>2</sup></b>
GF Gewerbe	<b>159.200 m<sup>2</sup></b>
GF Wohnen	<b>318.400 m<sup>2</sup></b>
Wohneinheiten	<b>3.500</b>
Bewohner	<b>8.800</b>

## Wendepunkt Ludwig Allee

Eva Stoll

Mit der Neugestaltung des Frankenschnellwegs entsteht Potential für die fundamentale Aufwertung von St. Leonhard und Sündersbühl. Neben Wohnen und Gewerbe sollen auch weitere Nutzungen die Attraktivität des heutigen Gewerbegebiets steigern.

Die Ludwig Allee ist die neue Hauptstraße mit der neuen Straßenbahnlinie. In mehreren Ebenen des öffentlichen Raumes kann dort städtisches Leben stattfinden. Als weitere wichtige Achse entsteht die Kreativ Straße, die von der Allee zum

Kreativ Zentrum führt. Dort befinden sich in den Erdgeschosszonen Einzelhandel genauso wie offene Werkstätten, Ateliers, Galerien und ähnliches. Die Markthalle ist mit ihrem umgreifenden Platz ein wesentlicher Bestandteil des Stadtteils. Auch für Kinder gibt es in der Kita und dem Jugendzentrum mit Hort einen Platz.

Die unterschiedliche Gestaltung der Straßenzüge prägt die Vielfalt und stellt eine Art Orientierung innerhalb des neuen Stadtraumes her. Der bereits teilweise gut ausgebaut öffentliche Nahverkehr (in

acht Minuten zum Hauptbahnhof) wird durch eine Straßenbahnlinie erweitert, um für alle Einwohner und Besucher eine gute Erreichbarkeit zu ermöglichen. An den mit Verkehr belasteten Stellen wird überwiegend Gewerbe angesiedelt. Vor allem wird aber neuer Wohnraum für die verschiedensten Nutzergruppen entstehen und mit Flächen für Nahversorgung, Freizeit und Soziales ergänzt. Auf die Entwicklung von öffentlichen Räumen, Plätzen und Parks wird viel Wert gelegt, um die Lebensqualität in den umliegenden Einheiten zu erhöhen.





Log Choice global, Auto



Log Choice r2000, Radfahrer (Fußgänger)





Umgriff	<b>320.800 m<sup>2</sup></b>	100%	GF gesamt	<b>403.900 m<sup>2</sup></b>
Nettobauland	<b>189.600 m<sup>2</sup></b>	59%	GF Gewerbe	<b>134.600 m<sup>2</sup></b>
Grünflächen	<b>16.500 m<sup>2</sup></b>	5%	GF Wohnen	<b>269.200 m<sup>2</sup></b>
Verkehrsflächen	<b>114.700 m<sup>2</sup></b>	36%	Wohneinheiten	<b>3.000</b>
			Bewohner	<b>7.500</b>

## Straßencharaktere

Ka Xu

Das Ziel des städtebaulichen Entwurfes ist, den Frankenschnellweg mit seiner innerstädtischen jedoch gefühlt peripheren Lage in eine lebendige Stadtstraße zu transformieren. Das Verkehrskonzept sieht eine Verteilung des Verkehrs auf unterschiedliche Straßen vor. Der Bereich zwischen Witschelstraße und Rothenburger Straße wird in eine zweispurige Straße rückgebaut. Zudem erfolgt eine bessere Vernetzung des

Gebietes durch die Einbindung von Einbahnstraßen. Durch die Verlegung des Frankenschnellweges Richtung Süden entsteht neues Bauland entlang der Bahntrasse. Auf diesem wird ein großer, schiffformiger Gebäudekomplex situiert, der eine durchmischte Nutzung erhält. Angesiedelt sind u.a. Einzelhandel, Gastronomie, Büros sowie vielfältige Wohnmöglichkeiten. Die Bebauung orientiert sich nach Süd-Westen, davor befindet sich

ein über 15m breiter Fußgängerbereich. Auf Erdgeschossniveau sind Einzelhandel und Gastronomie situiert, welche für eine lebendige Atmosphäre auf der Straße sorgen sollen. Das Volumen des Sonderbaukörpers wird durch eine Unterteilung in einzelne Volumina und deren Verschiebung in horizontaler sowie vertikaler Richtung zueinander differenziert. Das Sockelgeschoss orientiert sich als Blockrand an den umgebenden Gebäuden.

