

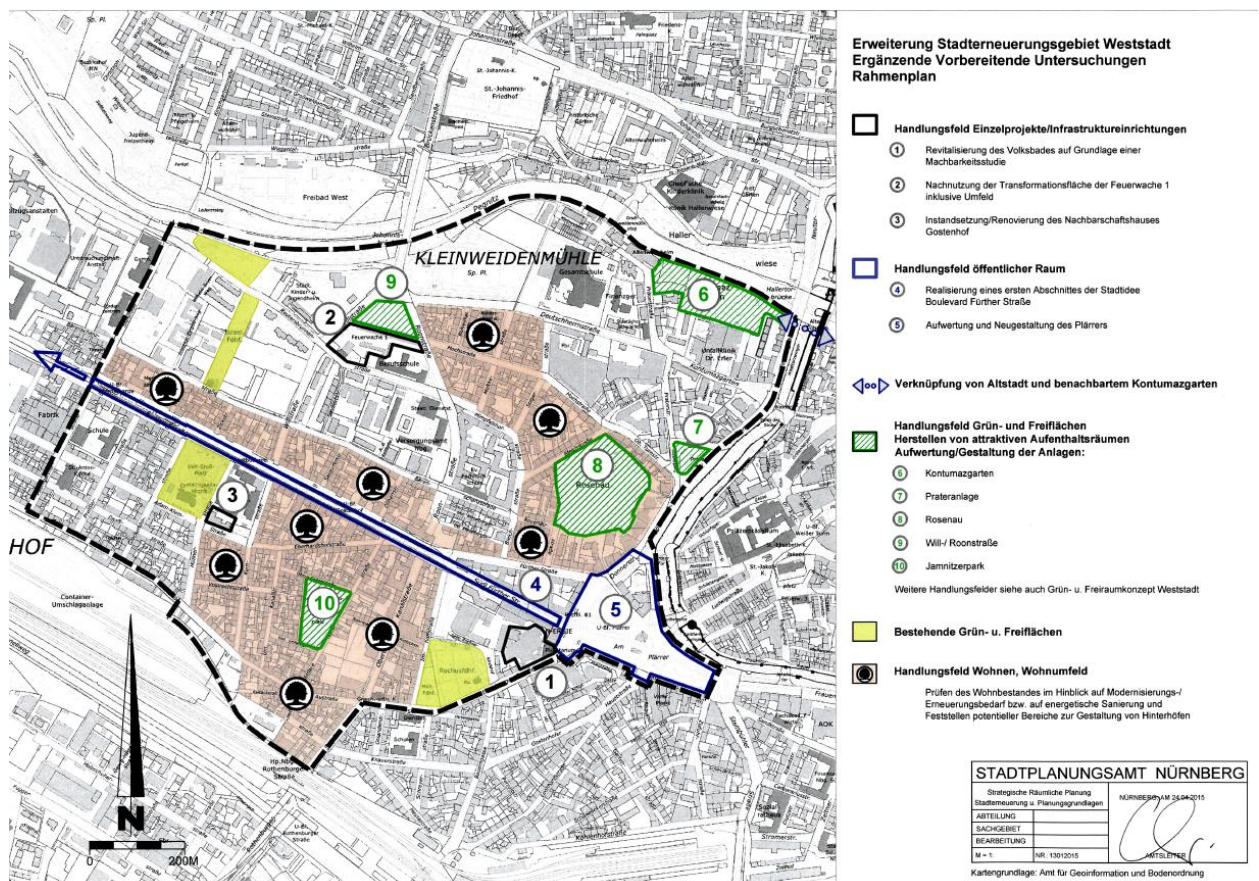
Betreff:

Wettbewerbliches Verfahren zur Umgestaltung des Plärrers

Entscheidungsvorlage

A. Anlass

Der Nürnberger Plärrer liegt innerhalb des Stadterneuerungsgebietes Weststadt und im Betrachtungsraum des 2012 beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK) Weststadt. Hier ist die Aufwertung des Plärrers in der Funktion einer Nahtstelle zur Weststadt als Entwicklungsleitlinie verankert. In der Sitzung am 21.05.2015 hat der AfS das bereits 2011 förmlich festgelegte Sanierungsgebiet nach Osten bis zum Plärrer erweitert. Im Rahmen der hierzu durchgeführten und ebenso beschlossenen Vorbereitenden Untersuchungen wurde für den Bereich Plärrer als Sanierungsziel eine Aufwertung und Neugestaltung festgelegt.



Vorbereitende Untersuchung zur Erweiterung des Sanierungsgebietes Weststadt:
https://ratsinfo.stadt.nuernberg.de/si0056.asp?_ksinr=14090&toselect=62341

Neben den 2015 beschlossenen allgemeinen Sanierungszielen muss die U-Bahn-Haltestelle Plärrer wegen undichter Oberflächen und maroder Betonelemente dringend saniert werden. Nach Aussage der VAG ist Handlungsbedarf gegeben und ein Aufschub der Arbeiten ist nicht möglich. Dafür muss voraussichtlich die gesamte Decke des U-Bahnhofs freigelegt werden. Diese notwendigen Baumaßnahmen will die Verwaltung in Abstimmung mit

der VAG nutzen, um die Anordnung der Gleise und der Haltestellen von Straßenbahnen und Bussen an der Oberfläche entsprechend den heutigen und zukünftigen betrieblichen Anforderungen neu zu ordnen und barrierefrei zu gestalten. Gleichzeitig herrscht nach dem Abbau der alten Fahrgastunterstände hoher Druck, den Fahrgästen von Straßenbahnen und Bussen durch neue Unterstände Schutz vor Witterungseinflüssen zu bieten. Dies eröffnet jetzt die große Chance, dem Platz durch gestalterische und funktionale Aufwertung ein neues, qualitätsvolles und zeitgemäßes Image im Sinne der Entwicklungsziele aus INSEK und Stadterneuerung zu geben und die Sanierungsziele umzusetzen.

B. Inhalte und Zweck

Der Plärrer ist ein Durchgangsort, der mit dem Begriff „Platz“ nicht zutreffend beschrieben wäre. Als Verkehrsknoten ist er nach dem Hauptbahnhof die wichtigste und am stärksten frequentierte Haltestelle des ÖPNV. Es finden über 950 Fahrten pro Tag an der Oberfläche statt. Täglich werden dort 85.000 Fahrgäste (teils unterirdisch) abgewickelt (ohne Durchfahrer). Zudem hat der Plärrer am Altstadtring auch für den MIV herausragende Bedeutung. Durch die prominente Lage, angrenzend an die Altstadt und mit Sichtbeziehung zur Stadtmauer, kommt der Gestaltung dieses Bereichs eine besondere Bedeutung zu. Im Zuge der notwendigen Baumaßnahmen ergibt sich die Chance, den Bereich neu zu gestalten und die städtebauliche Qualität deutlich zu verbessern. Bei den bisherigen Maßnahmen standen infrastrukturelle und verkehrliche Überlegungen im Vordergrund. Bedingt durch diese komplexen Anforderungen traten alle anderen Ansprüche, die an einen derart zentralen Stadtraum zu stellen wären, wie die Nutzung als Stadtplatz, als Begegnungsraum und zu Repräsentationszwecken, in den Hintergrund. Als Folge dieser ausschließlich verkehrstechnischen Sichtweise der 1970er Jahre ist ein Ort entstanden, der vom Verkehr dominiert wird und sich sowohl gestalterisch als auch funktional unbefriedigend darstellt.

Übergeordnetes Ziel einer gesamtheitlichen Planung soll die wenigstens teilweise „Rückgewinnung“ des Plärrers als öffentlicher Raum und als zentraler Stadtraum an der Schnittstelle zwischen Altstadt und dem umgebenden Stadtgefüge sein. Besonderes Augenmerk ist auf die Anbindung nach Gostenhof und zur Fürther Straße als Tor zur Weststadt zu legen. Angestrebt wird eine Gestaltung, die unter Berücksichtigung aller funktionalen Anforderungen einen Ort des öffentlichen Lebens schafft und vor allem Möglichkeiten der Begegnung bietet. Teil der Planung soll eine Neuordnung der städtebaulichen und verkehrlichen Situation durch Umverteilung der Straßenverkehrsfläche und Neutrassierung der Straßenbahn- und Busführung mit Ausbildung einer Umsteigehaltestelle zwischen Straßenbahn, Bus und U-Bahn sein. Baulich ergänzt werden soll dies durch ein Kunden-Center der VAG mit Cafe/Kiosk und Toiletten, die im öffentlichen Raum dringend benötigt werden. Eine geschickte Freiraumplanung soll dem entstehenden Ort stadträumliche Qualitäten geben. Durch geeignete Maßnahmen sollen Lärm und Abgase in ihrer Wirkung vermindert werden und gleichzeitig den Auswirkungen des Klimawandels durch verbesserte Bepflanzung insbesondere mit Bäumen entgegengewirkt werden. So soll ein Bereich geschaffen werden, der Umsteige- und Wartepausen angenehm verbringen lässt und der die quartiersverbindende Funktion ermöglicht. Der neue Ort soll sowohl der Abwicklung des ÖPNV als auch den dicht bebauten Wohnquartieren Gostenhof, Rosenau und der Altstadt zur Verbesserung des Wohnumfeldes dienen.

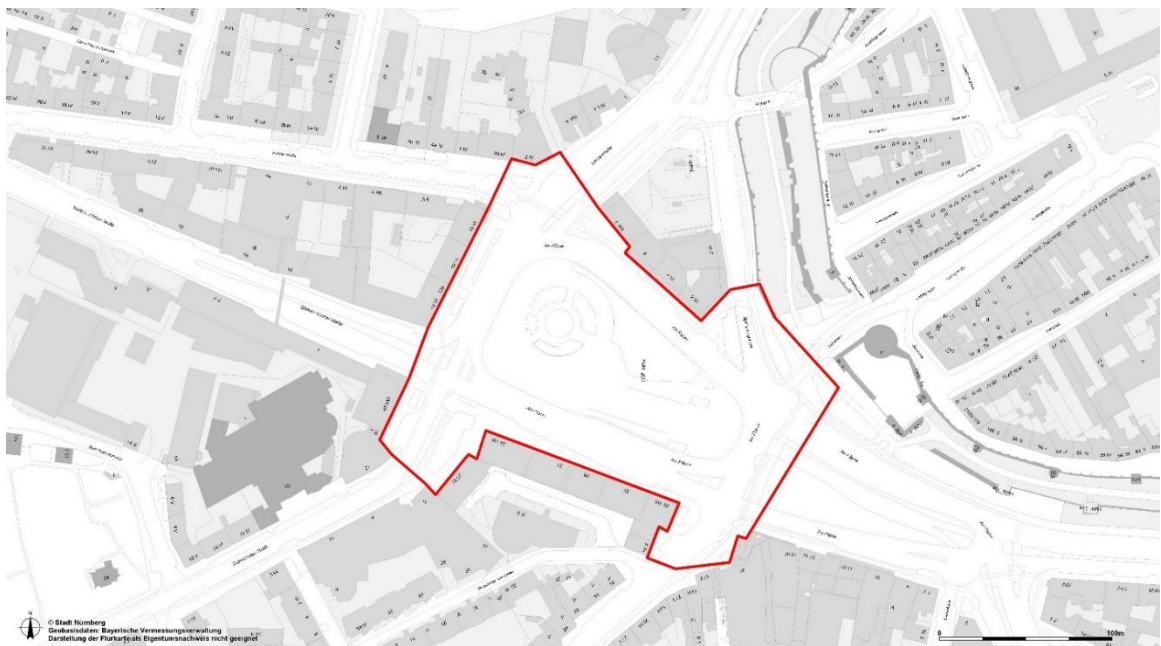
Konkret bedeutet dies:

- Barrierefreie und vor der Witterung geschützte Nutzung des ÖPNV
- Verbesserte, barrierefreie Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr
- Grün- und Aufenthaltsqualität durch Verminderung von Lärm und Abgasen
- Integration von technischen Einrichtungen (oberirdisch und unterirdisch) und baulicher Erfordernisse der VAG (Kunden-Center, Gastro/Kiosk, öffentliche Toiletten, Bürofläche)

- vergrößerte Grünflächen und mehr Bäume zur Verbesserung des Mikroklimas
- Reduktion der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr auf aktuelle Bedürfnisse zu Gunsten von Fußgängern, Radlern und Grün bei Aufrechterhaltung der Funktion des Plärrers als Knotenpunkt auch für den motorisierten Individualverkehr
- Identitätsstiftende Gestaltung/Adressbildung am Bindeglied zwischen Gostenhof, Rosenau und Altstadt
- Integration von Kunst in den Öffentlichen Raum, ggf. des vorhandenen Zwangsarbeitermahnmals und/oder einer Reminiszenz an den verlorenen ersten Bahnhof Deutschlands.

C. Verfahren

Die Verwaltung hat in einem aufwendigen Abstimmungsprozess mit der VAG und unter Berücksichtigung der übrigen verkehrsplanerischen Belange eine Plangrundlage für ein wettbewerbliches Verfahren erstellt. Die dort definierten Verkehrsanlagen bzw. deren Begrenzungs- und Trassierungslinien schaffen neuen städtebaulichen Gestaltungsspielraum. Somit kann diese Strukturplanung in eine Gestaltungsplanung überführt werden. Die sehr hohen und äußerst komplexen Anforderungen an den Plärrer in Hinblick auf Stadtgestalt, Freiraum- und Verkehrsplanung sowie die Zielsetzungen der Stadtentwicklung und Stadterneuerung kann dieser verkehrsplanerische Ansatz jedoch allein nicht lösen. Notwendig sind weiterführende Lösungsansätze, die funktional und gestalterisch überzeugen und den Plärrer zu einem Stadtraum mit eigener Qualität entwickeln. Um eine Auswahl an qualitativ hochwertigen und realisierbaren Entwürfen zu bekommen, diese prüfen und diskutieren zu können, sollen mehrere Teams, die sich aus Vertretern der Fachbereiche Stadtplanung, Freiraumplanung und Verkehrsplanung zusammensetzen, diese Aufgabe bearbeiten. Nach Prüfung der möglichen Verfahren schlägt die Verwaltung einen wettbewerblichen Workshop mit Mehrfachbeauftragung vor. Anschließend kann ein Vergabeverfahren auf der Grundlage des Workshop-Ergebnisses durchgeführt werden. Dieses Vergabeverfahren muss aufgrund der Auftragshöhe europaweit veröffentlicht werden.



Plärrer / Planungsumgriff ca. 30 000 m²

Gegenüberstellung der möglicher Verfahren

	Vorteile	Nachteile	Chancen	Risiken
Zweiphasiger WB und Verhandlungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> • RPW-konform, • hohe Motivation zur Teilnahme, • kein Auftragsversprechen, • von der Architektenkammer empfohlen 	Verhandlungsverfahren für die weitere Bearbeitung notwendig	<ul style="list-style-type: none"> • große Bandbreite an Ideen, • große Umsetzbarkeit und Qualität der Arbeiten 	
Zweistufiger WB und Verhandlungsverfahren	<ul style="list-style-type: none"> • RPW-konform, • Öffentlichkeitsbeteiligung möglich, • Auftragsversprechen in der 2. Stufe möglich, • von der Architektenkammer empfohlen 	<ul style="list-style-type: none"> • aufwendig für Verwaltung und Büros, • ohne Auftragsversprechen Verhandlungsverfahren notwendig 	Korrekturen/ Konkretisierung der Aufgabenstellung während des Verfahrens möglich	verringerte Motivation zur Teilnahme
Workshop mit Mehrfachbeauftragung, anschl. Wettbewerb und Verhandlungsverfahren	großer Einfluss auf die Auswahl der Büros	<ul style="list-style-type: none"> • insgesamt teurer, • langwierig, wegen des anschließenden Wettbewerbs und möglicherweise Verhandlungsverfahrens, • Urheberrechte zu klären 	<ul style="list-style-type: none"> • sehr schnelles Vorliegen von gut umsetzbaren Lösungskonzepten, • Präzisierung der Aufgabenstellung 	
Wettbewerblicher Dialog	exakte Aufgabenstellung wird erst im Verfahren erarbeitet	<ul style="list-style-type: none"> • nicht RPW-konform, • sehr zeitaufwendig, • keine Möglichkeit zur Öffentlichkeitsbeteiligung, • ein klassisches Preisgericht fehlt 	Lösungen, die exakt den Anforderungen entsprechen	<ul style="list-style-type: none"> • durch den Dialog mit den Büros weniger innovative Ideen, • wegen des hohen Aufwands geringe Motivation zu Teilnahme

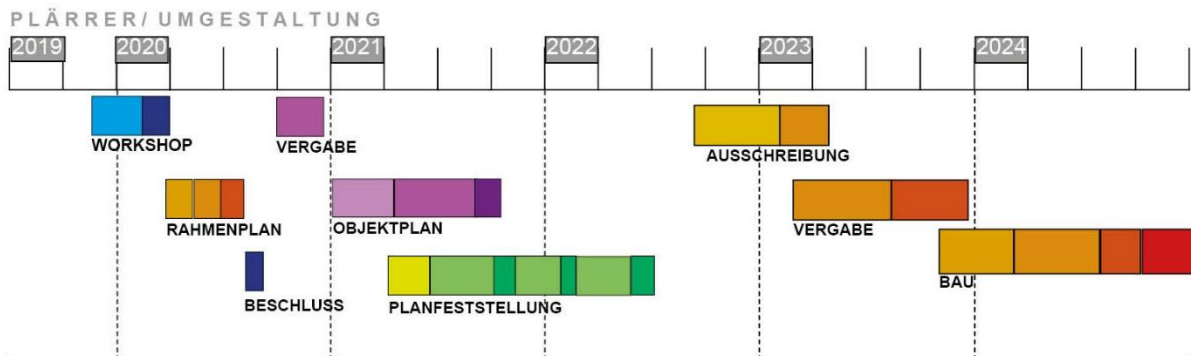
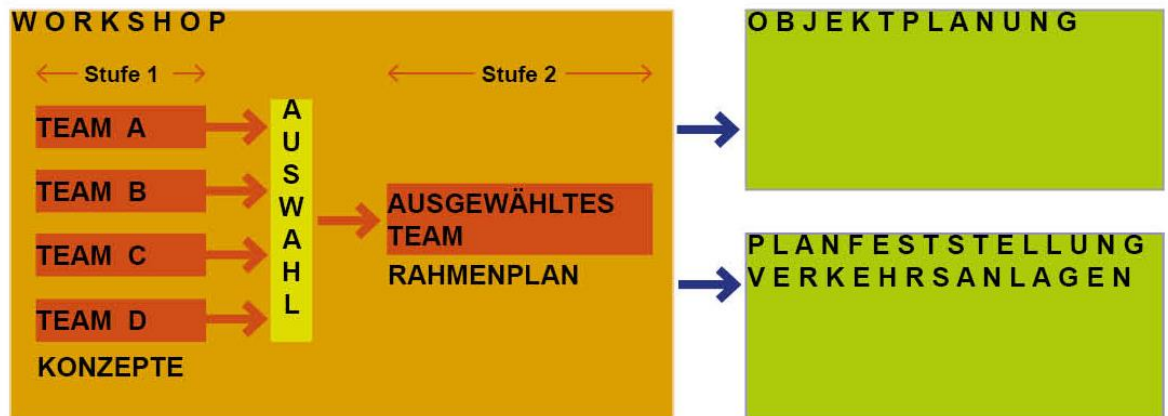
In der Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der einzelnen Verfahren empfiehlt Stpl, einen **Workshop als Mehrfachbeauftragung** durchzuführen. Dies gewährleistet, dass in relativ kurzer Zeit mehrere Lösungsansätze erfahrener und hochqualifizierter Büros vorliegen.

Das Workshop-Verfahren mit Mehrfachbeauftragung

Durch die Verwaltung werden ein Leistungsbild und ein Honorarvorschlag für die Entwurfsleistung und die Teilnahme an den Workshop-Terminen erarbeitet und ca. acht Büros zur Angebotsabgabe eingeladen. Diese Büros müssen über große Erfahrung in der Gestaltung städtischer Plätze und verkehrlicher Infrastruktur verfügen sowie entweder selbst die Gebiete Stadtplanung, Freiraumplanung und Verkehrsplanung abdecken oder mit Büros der jeweils anderen Fachbereiche zusammenarbeiten. Anschließend werden drei bis fünf Teams mit der Teilnahme am Workshop-Verfahren beauftragt.

Ablauf des Workshop-Verfahrens: Nach einem Kick-Off-Termin mit Ortsbesichtigung erstellen die Planungsteams in einer ersten Stufe Skizzen. In einem Workshop-Termin diskutieren die Teams einzeln die Lösungsansätze mit einem Gremium aus Vertretern der Stadtratsfraktionen, Referenten und Verwaltung, Vertretern des Bürgervereins sowie einem Mitglied des Baukunstbeirats. Anschließend arbeiten die Teams ihre Vorschläge weiter aus. Im Rahmen eines Präsentationstermins werden die Planungen dann dem Gremium vorgestellt. Dieses Gremium bepunktet die einzelnen Skizzen. Das Planungsteam mit dem überzeugendsten Vorschlag arbeitet diesen dann in einer zweiten Stufe als Rahmenplan aus. Dieser Rahmenplan bildet nach Beschluss des zuständigen Ausschusses die Grundlage für

die Objektplanung (Gestaltung, ggf. Hochbau des Kundencenters) und das Planfeststellungsverfahren.



Kosten des Verfahrens: Aus vergaberechtlichen Gründen müssen die Kosten für die Mehrfachbeauftragung unter dem Schwellenwert von 221.000,- Euro liegen. Mit der Regierung von Mittelfranken werden derzeit bereits Gespräche über eine Zuwendung aus Mitteln der Stadterneuerung geführt; von einer grundsätzlichen Förderfähigkeit des Verfahrens kann ausgegangen werden, sofern eine städtebaulich-gestalterische Schwerpunktsetzung gegenüber rein verkehrsplanerischen Aspekten erfolgt. Eine intensive und kontinuierliche Abstimmung mit dem Fördergeber ist jedoch Voraussetzung. Die weiteren Kosten liegen für Planung und Ausführung deutlich über dem Schwellenwert; das Verfahren schafft jedoch die Voraussetzung für eine zügige Umsetzung.