

WORKSHOP PLÄRRER 2020

Ergebnisse 09.09.2020

| artgeneering | arup
| gehl | realgrün



Workshop zur Umgestaltung des Plärrers

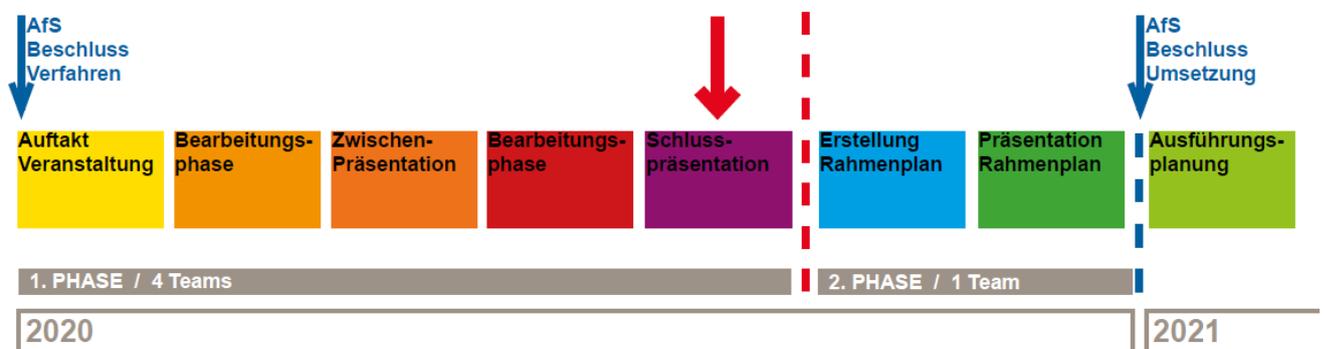
Die Stadt Nürnberg beabsichtigt, den Plärrer, einen der wichtigsten innerstädtischen Verkehrsknotenpunkte, im Zuge erforderlicher Sanierungsarbeiten der U-Bahn neu zu ordnen und zu gestalten. Hierzu hatte am 14. November 2019 der Stadtplanungsausschuss die Durchführung eines aufwändigen wettbewerblichen Workshopverfahrens beschlossen. Das Stadtplanungsamt hatte dazu 20 Büros aus den Bereichen Architektur, Städtebau und Landschaftsplanung ausgewählt, die bereits über große Erfahrung mit vergleichbaren Aufgabenstellungen verfügen, und deren grundsätzliches Interesse an der Bearbeitung dieser Planungsaufgabe abgefragt. Nach positiver Rückmeldung wurden 14 Büros eingeladen, sich gemeinsam mit qualifizierten Verkehrsplanungsbüros um die Teilnahme am Workshop zur Umgestaltung des Plärrers zu bewerben.

In einer ersten Runde wurden vier international zusammengesetzte Planungsteams, jeweils bestehend aus Stadtplanern, Freiraum- und Verkehrsplanern, beauftragt, entsprechende Planungsvorschläge auszuarbeiten: realgrün Landschaftsarchitekten München, mit Brenner Ingenieure, Aalen, Gehl Architekten Kopenhagen, mit Argus Stadt- und Verkehr Partnerschaft, Hamburg, Arup Ingenieurbüro, Berlin-London, und Artgineering Stadt- und Landschaftsplaner Brüssel mit Komobile w7 GmbH Verkehrsplaner, Wien.

Übergeordnetes Ziel der Stadt ist eine zumindest teilweise Rückgewinnung des Plärrers als zentralen Stadtraum an der Schnittstelle zwischen Altstadt und dem anschließenden Stadtgefüge sowie eine Aufwertung der Funktionen für Kunden des ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer. Der Stadt war hierbei bewusst, dass es sich um eine sehr komplexe Aufgabenstellung handelt, bei der es die Planungsteams mit einer Vielzahl durchaus auch widerstrebenden Zielen zu tun hatten.

Konkret war unter anderem verlangt: die Funktionsfähigkeit des Plärrers als zentralen Verkehrsknotenpunkts mit motorisiertem Individualverkehr, U-Bahn, Straßenbahn, Bussen, Radfahrern und Fußgängern zu gewährleisten; den Fußgängern und Radfahrern mehr, sicheren und barrierefreien Raum zu geben; Grünflächen zu erhalten und zu vergrößern und die Qualität des öffentlichen Raums deutlich zu verbessern sowie Ideen für eine weitere Entwicklung aufzuzeigen, in der der Plärrer mit weniger Autos belastet wird.

Die Bandbreite der Entwürfe reichte von sehr grünen Ansätzen bis zu stark baulich geprägten Lösungen. Auch verkehrlich wurde die ganze Bandbreite an Möglichkeiten und Wünschen präsentiert. Am Ende beschloss das Gremium einstimmig, den Entwurf des Münchner Büros realgrün mit Brenner Ingenieure (Aalen) dem Stadtrat zur weiteren Beauftragung vorzuschlagen.



Präsentation

09.09.2020 / Kulturwerkstatt auf AEG

Neben der von der Stadt vorgegebenen Aufgabenstellung flossen in das Verfahren auch die Ergebnisse einer parallel stattgefundenen Bürgerbeteiligung ein, deren Kernergebnis das Bedürfnis nach mehr Grün, mehr Platz für Fußgänger und mehr Platz für Radler war. Am Mittwoch, 9. September 2020, wurden in der Kulturwerkstatt auf AEG die Entwürfe einem hochkarätigen Preisgericht präsentiert.

Unter fachkundiger Leitung von Prof. Christa Reicher, Mitglied des Baukunstbeirats, diskutierten die Vertreter der Stadtratsfraktionen (Stadtrat Konrad Schuh, Stadträtin Christine Kayser, Stadträtin Yasemin Yilmaz, Stadtrat Cengiz Sahin), Prof. Ulrike Böhm, Landschaftsarchitektin und Baukunstbeiratsmitglied, Verkehrsexperte Wolfgang Haller und Annette Willmann-Hohmann von der Regierung von Mittelfranken, welche den Prozess im Rahmen der Städtebauförderung unterstützt, und Planungs- und Baureferent Daniel F. Ulrich die Entwürfe. Unterstützt wurden die Preisgerichtsmitglieder dabei von einem großen Stab von Experten.

Teilnehmerliste:

| | |
|----------------------------|---------------------------------|
| Herr Konrad Schuh | Stadtrat CSU |
| Herr Cengiz Sahin | Stadtrat Bündnis90 / Die Grünen |
| Frau C. Kayser /Y.Yilmaz | Stadträtinnen SPD |
| Frau A. Willmann-Hohmann | Regierung von Mittelfranken |
| Herr Daniel F. Ulrich | Planungs- und Baureferent |
| Frau Prof. Christa Reicher | Baukunstbeirat |
| Frau Prof. Ulrike Böhm | Baukunstbeirat |
| Herr Dr. Wolfgang Haller | SHP-Ingenieure |
| Frau Elisabeth Most, | Vorsitzende AGBV e.V. |
| Frau Rita von Franzky | Quartiersmanagerin |
| Frau Jennifer Ganek | Quartiersbüro Altstadt |
| Herr Jan Gehrke | Stadtrat ÖDP |
| Herr Michael Weiss | VAG |
| Herr Christoph Böhm | VAG |
| Herr Ingo Schlick | Planungs- und Baureferat |
| Herr Robert Wunder | Verkehrsplanungsamt |
| Frau Alexandra Schipp | Umweltamt |
| Frau Silke Hartmann | Service öffentlicher Raum |
| Herr Friedrich Hantke | Leiter U-Bahnbauamt |
| Herr Maximilian Christ | U-Bahnbauamt |
| Herr Siegfried Dengler, | Leiter Stadtplanungsamt |
| Frau Karen Kampe | Stadtplanungsamt |
| Herr Markus Schwendinger | Stadtplanungsamt |
| Frau Susanne Wenninger | Stadtplanungsamt |
| Herr Peter Hafner | Stadtplanungsamt |

Moderation:

| | |
|-------------------------|---------------------------------|
| Frau Kerstin Mahrenholz | CIMA Beratung + Management GmbH |
| Herr Christian Hörmann | CIMA Beratung + Management GmbH |

artgeneering



Abbildung Lageplan

Bild: artgeneering



Schnitt

Bild: artgeneering

Die Platzfläche wird unterteilt in einen Verkehrsbereich im Süden und einen Grünbereich im Norden. Die Ost-West-Achse wird als Begegnungszone ausgebildet. Sie soll Aufenthaltsqualitäten besitzen und einen Beitrag zu einem angenehmen Stadtklima leisten. Drei Dächer in unterschiedlichen Höhen überspannen die Straßenbahnhaltestelle. Unter dem östlichen Dach finden zwei Bürogeschosse für Nutzungen der VAG Platz. Bereits in der ersten Phase soll die Häuserzeile im Norden vom Durchgangsverkehr befreit werden und stattdessen eine belebte Vorzone für Fußgänger, Radfahrer sowie kommerzielle und nichtkommerzielle Freiraumnutzungen entstehen. Der motorisierte Individualverkehr vom Opernhaus zur Fürther Straße wird nördlich des Baublocks herumgeführt. Gestalterisch soll eine reduzierte Ästhetik zur Anwendung kommen welche auf überflüssige Elemente verzichtet und mit einer überschaubaren Palette aus Materialien arbeitet.

artgeneering



Animation von Westen

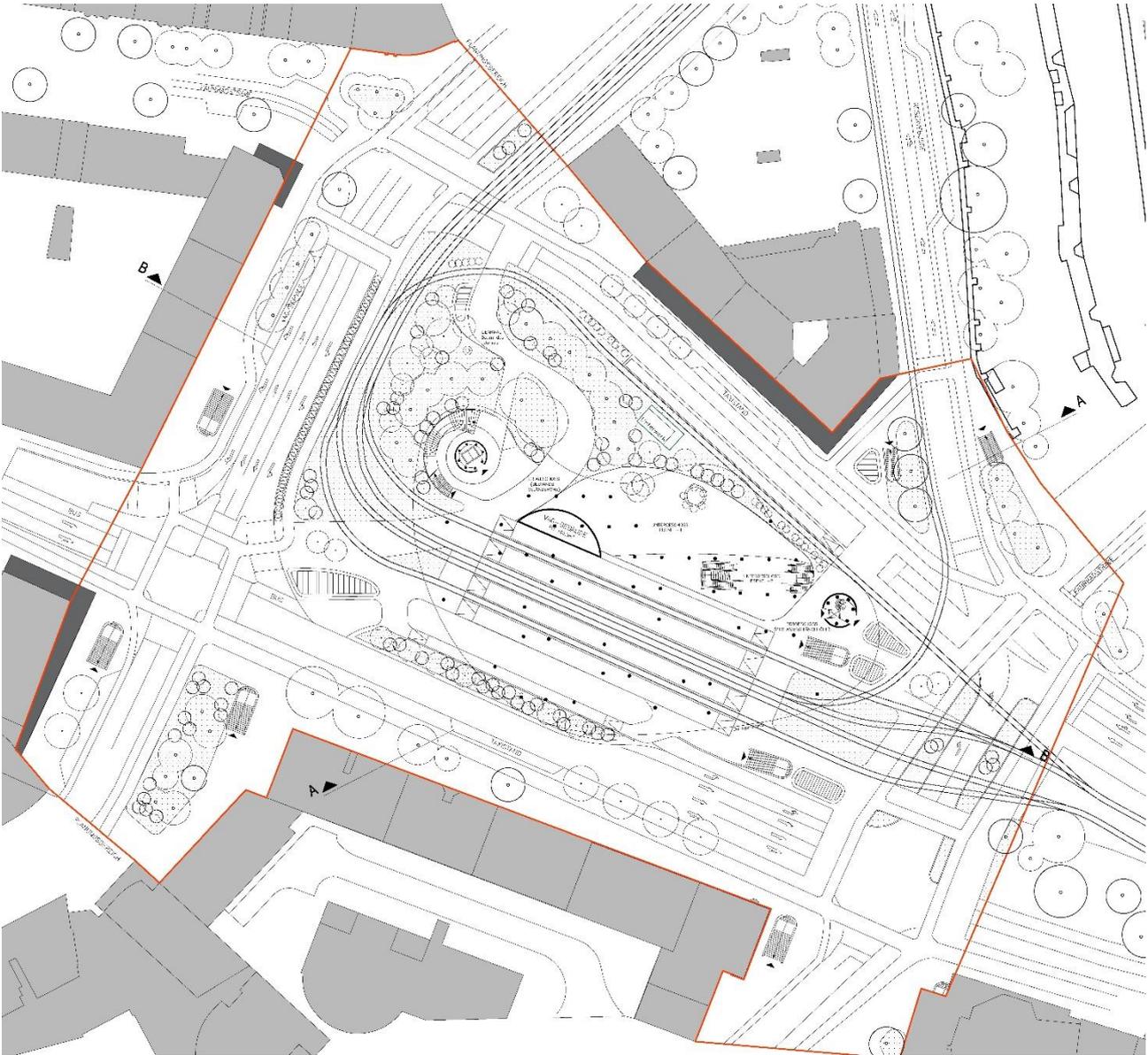
Bild: artgeneering



Der verkehrsberuhigte Bereich im Norden des Plärrers Blickrichtung Osten

Bild: artgeneering

arup



Lageplan Erdgeschosssebene

Bild arup



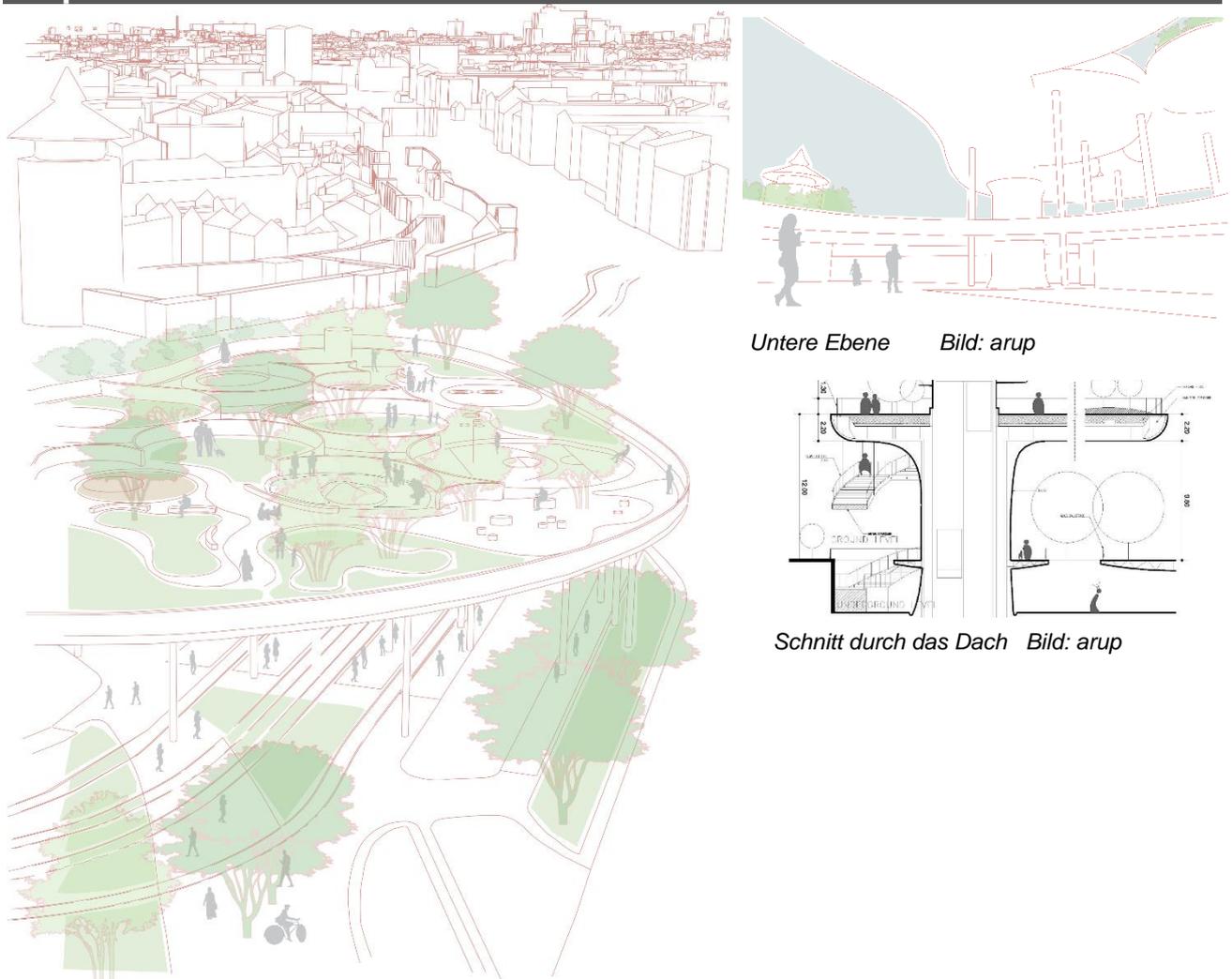
Dachaufsicht

Bild: arup

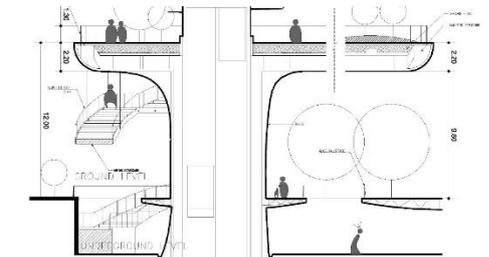
Erdgeschosssebene

Bild: arup

arup



Untere Ebene Bild: arup



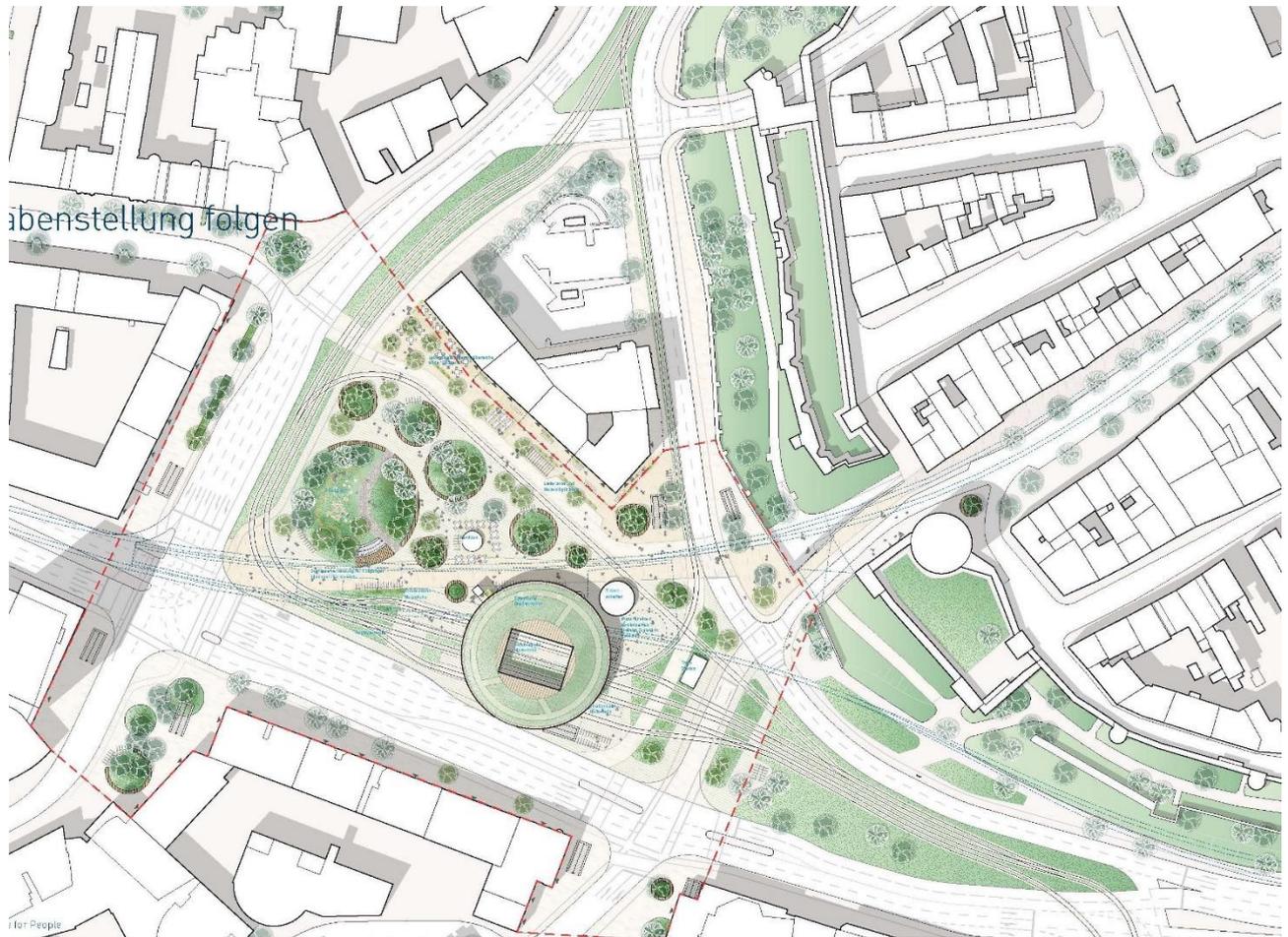
Schnitt durch das Dach Bild: arup

Perspektive von Westen Richtung Opernhaus

Bild: arup

Die wesentlichen Bestandteile des Entwurfes sind die Öffnung der Oberfläche und die Freilegung von Teilen des Verteilgeschosses der U-Bahn. Der Fußgängerverkehr soll die Möglichkeit bekommen, den Platz störungsfrei auf Ebene -1 zu queren und ohne Wartezeiten an Ampeln die Altstadt zu erreichen. Der zweite große Eingriff ist eine große Dachfläche mit einem hochgelegten Park, welcher die darunterliegenden Nutzungen vor der Witterung schützt und gestalterisch zusammenbindet. Zusätzliche vertikale Elemente erschließen die drei Ebenen. Im Verteilergeschoß werden zusätzliche Verkaufsflächen angeordnet.

geh/argus



Lageplan Phase 1

Bild: Gehl



Gehl schlägt ein Konzept in zwei Phasen vor Phase 1 Ausbau 2030 und Phase 2 Vision 2050

Bild: Gehl

Der Entwurf besteht aus einem Vorschlag in zwei Realisierungsphasen. Die erste Phase kann sofort realisiert werden. Voraussetzung für die zweite Phase ist eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und eine Verlagerung auf den Umweltverbund. Für die erste Phase wird ein aufgeständerter Rundbau vorgeschlagen, welcher die Bahnsteige überdeckt und Raum für Dienstleistung und Büros in einem Obergeschoss bietet. Das begrünte Dach ist öffentlich zugänglich und ermöglicht einen neuen Blick auf die Altstadt. Der Platzraum soll durch neue Grüninseln aufgewertet werden, verschiedene Aktivitäten ermöglichen und zum Verweilen einladen. Der motorisierte Individualverkehr Richtung Fürther Straße soll im Norden um den bestehenden Gebäudeblock herumgeführt werden, um auf der Nordseite des Platzes einen verkehrsberuhigten Bereich für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen und Freiflächen für Läden und Gastronomie zu ermöglichen.

In der zweiten Phase wird der Plärrer als großer Kreisverkehr für den MIV aufgelöst und die Verkehrsströme werden über die Kreuzung am Plärrer-Hochhaus abgewickelt. Die Straßenflächen konzentrieren sich dann im Süden und Westen. Der Plärrer soll so ohne störende Straße direkt an die Altstadt angebunden werden.

geh/argus



Ein Büro mit Aussicht
Verkehrskontrolle von oben

*Neue Gebäude
rahmen den Platz
- und könnten ihn
finanzieren...*

Perspektive Blick nach Westen

Bild: gehl

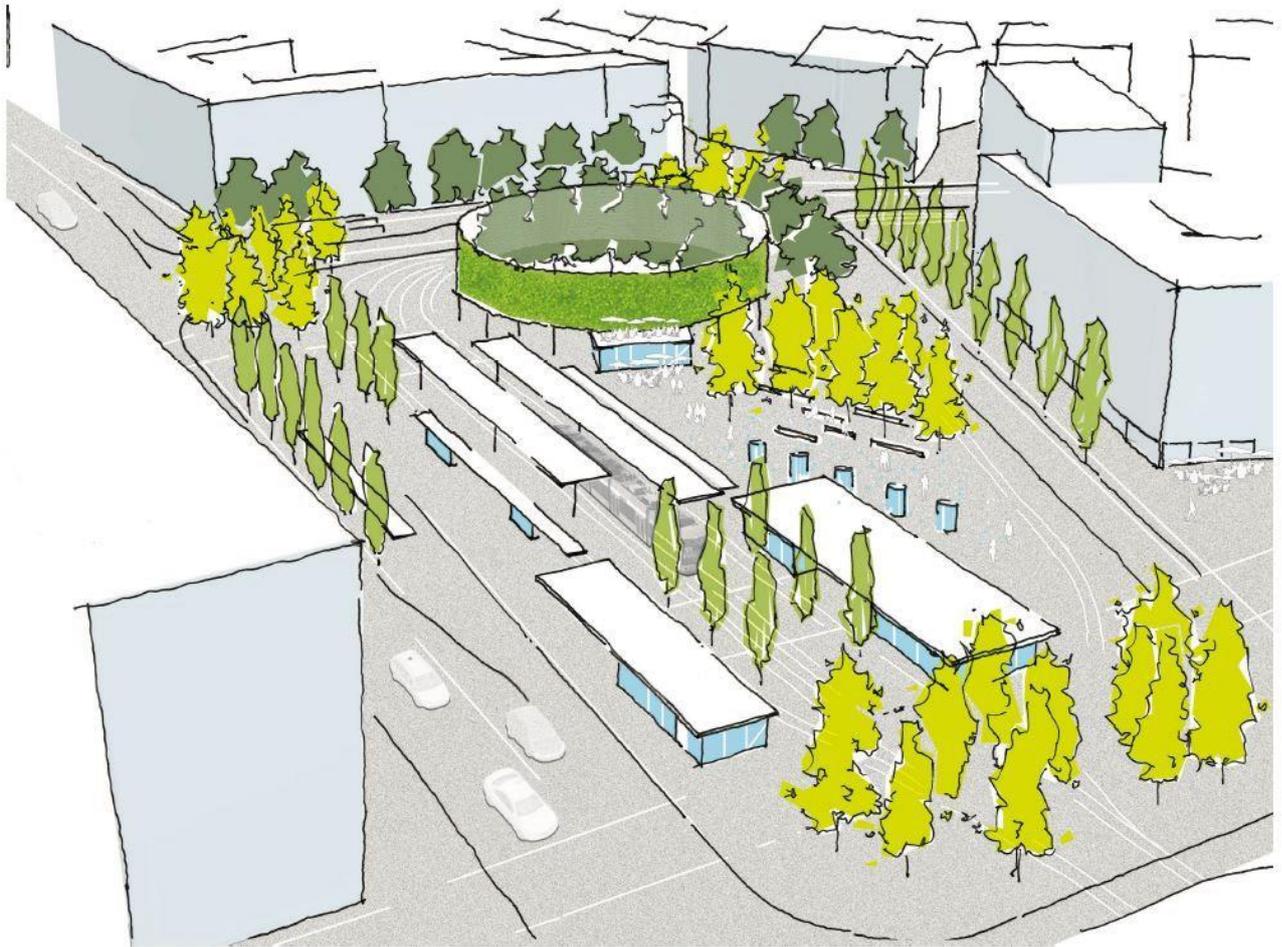


*Ein Menschen-
und-Klima-zuerst
Plärrer Platz*

Fotomontage Nordseite des Platzes mit verkehrsberuhigtem Bereich

Bild: gehl

realgrün/brenner



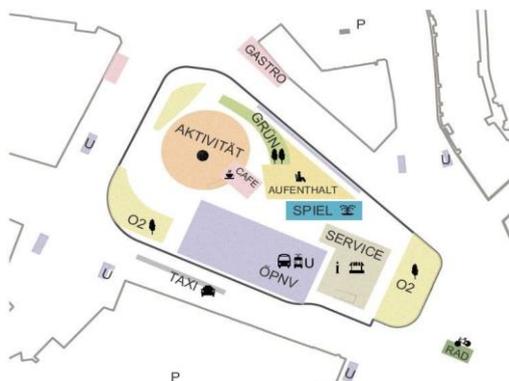
Perspektive Blick nach Westen

Bild: realgruen



Schnitt

Bild: realgruen



Zonierung der Platzfläche



Beschattung

Bild: realgruen

Protokoll

Workshop Plärrer

09/09/2020

9:00-15:20 Uhr

Präsentation und Jury-Sitzung

Tagesordnung:

- Präsentation und anschl. Fragerunde der Planungsteams:
 - realgrün / Brenner
 - Gehl / Argus
 - Arup
 - Artgineering / komobile
- Jurysitzung: 1. Rundgang
- Jurysitzung: 2. Rundgang

Präsentation:

Teilnehmerliste:

- Konrad Schuh, CSU
- Christine Kayser, SPD
- Yasemin Yilmaz, SPD
- Cengiz Sahin, Bündnis 90/Die Grünen
- Jan Gehrke (teilweise), ÖDP
- Annette Willmann-Hohmann, Regierung von Mittelfranken
- Christa Reicher, Baukunstbeirat der Stadt Nürnberg
- Ulrike Böhm, Baukunstbeirat der Stadt Nürnberg
- Elisabeth Most, Arbeitsgemeinschaft der Bürger- und Vorstadtvereine Nürnbergs
- Wolfgang Haller, externer Verkehrsexperte
- Daniel F. Ulrich, Planungs- und Baureferent
- Ingo Schlick, Planungs- und Baureferat
- Siegfried Dengler, Leiter Stadtplanungsamt
- Susanne Wenninger, Stadtplanungsamt
- Magdalena Mandrysch, Stadtplanungsamt
- Karen Kampe, Stadtplanungsamt
- Peter Hafner, Stadtplanungsamt
- Markus Schwendinger, Stadtplanungsamt
- Jennifer Ganek, Quartiersbüro Altstadt
- Rita von Frantzky, Quartiersbüro Weststadt
- Robert Wunder, Verkehrsplanungsamt
- Friedrich Hantke, Leiter U-Bahnbauamt
- Maximilian Christ, U-Bahnbauamt
- Michael Weiss, VAG
- Konrad Schmidt, VAG
- Silke Hartmann, Service Öffentlicher Raum
- Alexandra Schipp, Umweltamt

realgrün

- Frage: *Ist eine Phasierung im Entwurf vorgesehen – was muss als erstes getan werden?*
Antwort: Es muss alles direkt umgesetzt werden. Auf ausgewählte Fahrbahnen könnte in Zukunft vielleicht verzichtet werden (10 Jahre). Wenn die U-Bahn saniert wird, muss der Platz direkt neugestaltet werden.
- Frage: *Innerhalb des „Pucks“ findet keine Abschottung zum Verkehr statt – Ist das ein Problem? Der Liquidambar wird in Nürnberg nicht mehr gepflanzt, hiermit haben wir schlechte Erfahrungen gemacht. Der Ginkgo als Leitbaum ist für Nürnberg schwierig (u.a. stinkende Früchte). Befürchtung, dass im Aufenthaltsbereich wenig Beschattung der Wartenden erfolgt – ist diese berechtigt? Können Sie Aussagen zur Bilanz der Versiegelung treffen? Nicht nur Entwässerung (Drainbelag) ist hier gefordert. Die Versickerung des Schmutzwassers erscheint mir schwierig, da hier mindestens 30 cm im Bodenbereich notwendig sind – ist dies berücksichtigt? Ist Ballspiel innerhalb des „Pucks“ sicher möglich oder muss ein Zaun angebracht werden?*
Antwort: Eine Verschattung ist nur im Sommer wichtig, im Frühjahr und Herbst werden sich die Wartenden freuen, wenn die Sonnenstrahlen sie erreichen. Am „Puck“ haben wir Glas diskutiert und uns dann bewusst dagegen entschieden. Der Ort muss mit dem Verkehr leben (dieser wird künftig vielleicht stärker zurückgehen), weswegen wir eine offene Gestaltung des „Pucks“ gewählt haben.
- Frage: *Fahrradstraße – wie könnte eine verkehrliche Perspektive aussehen? Hier besteht durchaus eine Chance in der Verbesserung des Amtsentwurfs*
Antwort: Eine Optimierungsmöglichkeit wäre die Fortführung der Fahrradstraße am Ludwigstor. Es könnte im nördl. Bereich „Am Plärrer“ die Fahrspur über den Spittlerstorgraben gebündelt werden.
- Frage: *Mit welchen Materialien findet die Oberflächengestaltung des Platzes statt?*
Antwort: Mit technischem Drain-Asphalt, dieser könnte farblich gestaltet werden.
- Frage: *Der Aufenthaltsbereich im nördlichen Platzteil, über welche Größe der Baumscheiben reden wir hier?*
Antwort: 16-24m sind für die Baumscheiben mindestens vorgesehen.
- Frage: *Wunsch, die Verknüpfung des Platzes nach außen auch fußläufig stärker darzustellen*
Antwort: Die Verknüpfung findet statt und ist im Entwurf dargestellt.

Gehl

Frage: *Findet eine Entkopplung von Bus und Tram statt?*

Antwort: Der Bus hat einen gesonderten Bussteig im Südwesten. Dieser ist verbunden mit einer Aufenthaltsfunktion des Busses für Ruhezeiten (3 Linien) in einer extra Tasche neben der Fahrbahn. Die Plattformen für die Fahrgäste sind miteinander verbunden.

Frage: Wenn ich es richtig verstanden habe, sieht die Phase 1 eine Straßenbahnwende in zwei Anlagen vor und in Phase 2 erfolgt der Rückbau zu einer Wendeanlage? Ist die Machbarkeit gerechnet worden und wenn ja, nach welcher Methode?

Antwort: Ja, die Straßenbahnwende wurde richtig verstanden. Die zweite Anlage könnte jedoch als Option beibehalten werden. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist mit 90s Umlaufzeit berechnet worden. Dabei könnten 2-3 Straßenbahnen je Umlauf abgewickelt werden. Die Straßenräume werden insgesamt nicht größer als bisher, sondern erfahren eine Aufwertung. Der MIV muss eine Einschränkung erfahren.

Frage: *Wo ist die städtebauliche Leitidee? Wo wird ein Mehrwert generiert? Wofür wird der MIV so stark eingeschränkt?*

Antwort: Wir schaffen viel Grün am Platz durch die runden Figuren und zusätzliche Sitzplätze, die am Rand geschaffen werden. Der Spielplatz ist zur Sicherheit in der Mitte angeordnet. Es wird ein Platz zum Treffen und für Aufenthalt. Zusätzlich kommt eine Büronutzung mit 1.600m² in einem attraktiven Umfeld. Der Verkehrsknoten wird insgesamt aufgewertet und „zelebriert“. Die Leitidee dahinter ist: Ein Durchgangsraum kann mehr sein.

Frage: *Das formale Element des Kreises – sind die Flächen versiegelt?*

Antwort: Es ist ein halbdurchlässiger Belag möglich in Bereichen, die nicht so hohen Nutzungsdruck erfahren.

Frage: *Zur Platzgestaltung – wo findet auf dem Platz die Entlüftung der U-Bahn statt? Wie sind die entsiegelten Rundformen gestaltet? Funktioniert der Busverkehr ohne ausreichend Schutz vor dem übrigen Verkehr?*

Antwort: Bei den Rundformen handelt es sich um Hochbeete mit Randaufbauten, die Bestandsbäume bleiben erhalten. Die Anordnung ist am Verlauf des unterirdischen U-Bahnbauwerks orientiert, deswegen wirkt der Bereich im Südwesten vergleichsweise leer. Die Entlüftung ist unterhalb der Bedachung berücksichtigt, auf der aktuellen Ansicht gerade nicht erkennbar.

Arup

Frage: *Zur Gestaltungsidee der Fußgängerebene; wo sind die Aufgänge zum Dach? Wie hoch ist das Dach und in welchem Bereich ist eine Überlagerung zur darunterliegenden Öffnung?*

Antwort: Alle Wege funktionieren zu den Verkehrsträgern. Im Nordwesten steht Genuss/Aufenthalt im Fokus, die Zonierung erfolgt durch Bäume. Der bepflanzte Bereich wird nicht vom Dach berührt. Eine neue Aufzugsanlage befindet sich an der heutigen Fontäne im Westen, der bestehende Aufzug im Osten könnte zum Dach erweitert werden. Das Dach hat eine lichte Höhe von 8-9 Metern.

Frage: *Welche Räume entstehen durch die vorgeschlagene Zonierung auf der Dachlandschaft?*

Antwort: Dem Besucher sollen verschiedene Optionen angeboten werden, die Bereiche sind von Zelle zu Zelle miteinander verbunden. Als Vegetation sind Großgebüsche für die Verschattung gewählt (z.B. Felsenbirne). Der Raum entspricht dem menschl. Maßstab und vermittelt so eine passive Sicherheit.

Frage: *Mit Blick auf die U-Bahn – kann die Realisierung im laufenden Betrieb erfolgen? Wie wird der Fußgängerverkehr im U-Geschoss fortgeführt? Stichwort Barrierefreiheit*

Antwort: Die Deckenöffnung kann im laufenden Betrieb durch eine Holzkonstruktion abgeschottet werden, so dass oben gearbeitet werden kann (ggf. Wochenendsperrung nötig). Der Fokus im Entwurf liegt deshalb auf der bestehenden Statik und vorhandenen Stützen. Im Rahmen der anstehenden Bauwerkssanierung wird der Aufbau einer geeigneten Holzkonstruktion wohl ohnehin notwendig sein, die mitgenutzt werden kann. Bisher ist keine zusätzliche barrierefreie vertikale Erschließung im südlichen Bereich vorgesehen, könnte jedoch ggf. im Südwesten ergänzt werden.

Frage: *Hinweis zur Ecke am Plärrer-Hochhaus: Wenn hier die Herstellung einer Barrierefreiheit möglich ist, kann auch ein Bestandsbaum wegfallen. Wie erfolgt eine Begrünung und Öffnung der rot dargestellten Bereiche auf der Dachebene?*

Antwort: Dies kann sowohl von oben nach unten durch hängende Pflanzen oder von der Ebene -1 aus erfolgen. Die Dachform greift nicht in Bestandsbäume ein.

Frage: *Zur Umsetzung in Phasen – welche Qualität erzielt der Entwurf nach Umsetzung der Phase 1?*

Antwort: Phase 1A bedeutet die Öffnung der Plattformen nach oben; Phase 1B die Gestaltung des Erdgeschosses. Dies bedeutet Licht und Einsicht sowie eine Aufwertung des Platzes. Die Phase 2 mit dem Dach schafft eine zusätzliche Ebene mit Landmark-Charakter

Artgineering

Frage: *Wenn der nördliche Ast in der Verkehrsführung wegfällt, ist die Leistungsfähigkeit nachgewiesen?*

Antwort: Der nördliche Knoten wurde inkl. Straßenbahn mit einem Umlauf von 100 Sekunden berechnet. Es wurde 25% weniger MIV angenommen. Das funktioniert. Eine Staubildung nach HBS (Handbuch für die Bemessung für Straßenverkehrsanlagen) wurde berücksichtigt. In der Feinplanung müssen die 3 Knoten miteinander zur besseren Abwicklung kommunizieren. Der Entwurf funktioniert; er „zwickt“ vielleicht zunächst, funktioniert aber auch noch in 20 Jahren zur Realisierung der langfristigen Ziele der Stadt.

Frage: *Welche Idee besteht für die Grünfläche im Nordwesten? Wie werden die Plattformen erreicht? Entstehen neue Trampelpfade?*

Antwort: Die Idee dahinter ist es, die Historie ein Stück weit zu erhalten, das Thema der Plattformen setzt sich hier fort. Diese können anders bespielt werden und dienen als gestalterisches, multifunktionales Element. Es ist unter Bürgerbeteiligung zu gestalten und ermöglicht so, die Nutzer stärker in die Gestaltung des Platzes (verschiedene Optionen möglich) mit einzubeziehen, da der Rest der Gestaltung aufgrund der Anforderungen an den Verkehr sehr festgelegt ist. Die Plattformen können über Wege erreicht werden, sollen aber auch als ruhigere Rückzugsorte gestaltet sein können. Eine Wegeverbindung diagonal zur Fürther Straße kann jedoch berücksichtigt werden.

Jurysitzung:

Mitglieder:

- Daniel F. Ulrich, Planungs- und Baureferent der Stadt Nürnberg
- Vertretung der Stadtratsfraktion der SPD: Christine Kayser und Yasemin Yilmaz (gemeinsam mit einer Stimme)
- Vertretung der Stadtratsfraktion der CSU: Konrad Schuh
- Vertretung der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen: Cengiz Sahin
- Annette Willmann-Hohmann, Regierung von Mittelfranken
- Professorin Christa Reicher, Architektin und Stadtplanerin, Mitglied des Baukunstbeirats
- Professorin Ulrike Böhm, Landschaftsarchitektin, Mitglied des Baukunstbeirats
- Wolfgang Haller, externer Verkehrsexperte

Die Jury bestimmt Frau Professorin Christa Reicher zu ihrer Vorsitzenden. Diese zeigt sich zunächst beeindruckt von allen Arbeiten; jedes Planungsteam hat sich intensiv mit dem Plärrer und der Aufgabenstellung auseinandergesetzt und jeweils einen ganz spezifischen, klugen Ansatz im Entwurf gefunden, die der Jury insgesamt eine sehr gute Bandbreite der Möglichkeiten in der Herangehensweise und Umsetzung verdeutlichen. Auch die Berücksichtigung der Anregungen aus der Zwischenpräsentation sowie aus der Bürgerschaft kann in allen 4 Entwürfen nachgewiesen werden. Anschließend erläutert Frau Reicher noch einmal die Beurteilungskriterien, die den Planungsteams mit der Ausschreibung an die Hand gegeben wurden und nach denen heute ein Siegerentwurf für die 2. Stufe gekürt werden soll:

- Realisierbarkeit
- Funktionalität
- Strukturierung des Platzes und Situierung der Bebauung
- Aufenthaltsqualität
- Flächenbilanz
- Anbindung an die angrenzenden Stadtteile
- Gestaltung und Materialien

1. Rundgang

Realgrün

Der Entwurf zeigt mit den Säulenbäumen und dem grünen „Puck“ auf dem Platz auf eindrucksvolle Weise, dass Städtebau auch mit Hilfe von Grün betrieben werden kann. Die zugrundeliegende Leitidee wird konsequent weitergedacht. In der Verkehrsführung bleibt er sehr nah am Amtsentwurf und verbessert ihn an wenigen Stellen für den nicht motorisierten Verkehr. Eine zweite Phase zur Verkehrsberuhigung ist nicht vorgesehen.

- Realisierbarkeit
 - Der Entwurf erscheint relativ schnell umsetzbar.
 - Details zur verkehrlichen Umsetzung müssten im weiteren Verfahren geprüft werden.
- Funktionalität
 - In der Verkehrsführung orientiert er sich sehr stark am Amtsentwurf; ggf. wäre beim Verkehr noch mehr drin gewesen bzw. hätte durch die Option einer möglichen zweiten Umsetzungsphase mutiger agiert werden können.
 - Das in der Visualisierung vorgesehene Rasengleis erscheint aufgrund des parallel stattfindenden Busverkehrs überwiegend nicht möglich.
- Strukturierung des Platzes und Situierung der Bebauung
 - Die Herangehensweise Städtebau mithilfe von Grün zu betreiben ist innovativ für Nürnberg und geht damit auf die Wünsche aus der Bürgerbeteiligung mit ein.

- Der „Puck“ als gestaltende Idee des Platzes kann ein eigenständiges Merkmal für den Plärrer werden.
- Aufenthaltsqualität
 - Insbesondere auf Fußgängerebene befindet sich wenig Grün. Wenn die Bäume z.B. bis zu einer bestimmten Höhe aufgeastet werden und der Bodenbelag überwiegend mit Drain-Asphalt ausgestaltet wird, ergibt sich für die Nutzer/Bürger die Gefahr, dass sie das Grün zu wenig wahrnehmen.
 - Positiv zu bewerten ist, dass die Dächer für die Haltestellen bei den außenliegenden Hauptgleisen niedriger sind und somit mehr Witterungsschutz versprechen. Die Gleise an den innenliegenden Dächern werden weniger genutzt.
- Flächenbilanz
 - In der Strukturierung der einzelnen Bereiche könnte über eine stärkere Entsiegelung nachgedacht werden. Was ist in der Oberflächengestaltung noch möglich?
- Anbindung an die angrenzenden Stadtteile
 - Die Ausgestaltung und Fortführung der Fürther Straße als Fahrradstraße wird positiv hervorgehoben.
 - Die Vernetzung an die Stadtteile bleibt jedoch insbesondere fußläufig beim Status quo. Eine wirkliche Verbesserung für die Fußgängerverkehre lässt sich nicht erkennen.
- Gestaltung und Materialien
 - Die Bäume im Ostteil des Platzes entlang der Gleise sind wichtig für das Funktionieren des Entwurfes. Der erste Blick lässt hier wenig Konflikt mit der Straßenbahn vermuten, sofern die Auswahl der Bäume eine entsprechend ausgeprägte Säulenform vorsieht.
 - Es wird durchaus die Gefahr vermutet, dass der „Puck“ nicht dauerhaft grün ist, so dass hier künftig nur ein Metallgerüst überbleibt. Bei einer weiteren Feinplanung müsste noch einmal ganz genau die Frage der Pflanzenwahl, Bewässerung und Gestaltung der Pflanzscheiben überdacht werden.
 - Ein grünes Element ist auch auf Ebene der Sichtbeziehung der Fußgänger erforderlich (z.B. Oberflächengestaltung).
 - Die nahezu vollständige Asphaltierung kann nicht unterstützt werden. Auch wenn es sich hierbei um Drain-Asphalt handelt, muss versucht werden, das Versprechen „der Plärrer wird grün“ auch bei der Wahl des Bodenbelags einzuhalten.
 - Der Ginkgo ist als Baum in Nürnberg nicht geeignet. Dieser müsste in einer weiteren Realisierungsphase ausgetauscht werden.

Gehl

Der Entwurf ist innovativ in der verkehrlichen Abwicklung, indem er den nicht-motorisierten Verkehr in den Mittelpunkt stellt und attraktive Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr sowie teilweise für den ÖPNV schafft. Durch die drastische Reduzierung des Platzangebotes für den MIV werden Freiräume für andere Verkehrsträger und den Aufenthalt geschaffen. In der Umgestaltung und Formulierung einer Leitidee bleibt der Entwurf jedoch hinter seinen Möglichkeiten zurück. Das gewählte formale Element des Kreises schafft es nicht, eine entsprechende städtebauliche Leitidee zu formulieren und entsprechenden hohen Mehrwert zu generieren, die einen solch drastischen Eingriff rechtfertigen würden.

- Realisierbarkeit
 - Die vorgeschlagene Verkehrsreduzierung erscheint in dem anvisierten Zielhorizont so nicht umsetzbar.
- Funktionalität
 - Die drastische Verkehrsreduzierung wird zu wenig genutzt. Die grundsätzliche Idee, den MIV auf eine Seite des Platzes zu verlegen, ist gut und erschafft im nördlichen Bereich viele neue Möglichkeiten.
 - Sehr positiv ist zu bewerten, dass die Reduzierung des KfZ-Verkehrs in zwei Phasen gedacht wird.

- Die Situation für den Rad- und Fußverkehr hin zum Ludwigstor ist sehr gut gelöst
- In Bezug auf den Busverkehr erscheint eine starke Überarbeitung notwendig, da eine komfortable Abwicklung so nicht möglich erscheint.
- Der Lieferverkehr im Norden des Plangebiets findet im Entwurf zu wenig Berücksichtigung.
- Die Entrauchung der U-Bahn (Lichtkuppeln) befindet sich im Entwurf unterhalb des neuen Daches; dies kann so nicht unterstützt werden.
- Strukturierung des Platzes und Situierung der Bebauung
 - Der städtebauliche Mehrwert durch die drastische Reduzierung des Verkehrs fehlt bzw. kommt nicht über wenige gute Einzelideen hinaus.
 - Der Platz lebt von seinen Rändern. Entlang der Nordseite wird somit neues Potenzial, insbesondere für die Nutzungen in der Erdgeschosszone geschaffen.
- Aufenthaltsqualität
 - Der Entwurf schafft große Stadträume, die im Detail wenig Qualität bieten.
- Anbindung an die angrenzenden Stadtteile
 - Die Anbindung ist insbesondere im Osten sehr schön gelöst.
 - Ebenso wird die ausgebildete Fußgängerdiagonale in Richtung Plärrer-Hochhaus begrüßt.
- Gestaltung und Materialien
 - Der neue Rundbau auf dem Platz wird in seiner Funktion als wenig attraktiv eingeschätzt. Ggf. entstehen im Obergeschoss durch die Büronutzung tote Räume, eine rege Nutzung der Dachterrasse durch Besucher erscheint unwahrscheinlich.
 - Die gestalterische Umsetzung des runden Elements durch Hochbeete in Rundform erscheint nicht gelungen und wird der schönen Herleitung nicht gerecht.

Arup

Der Entwurf beschäftigt sich mit der Lösung der Aufgabenstellung auf verschiedenen räumlichen Ebenen. Er folgt hierbei dem Prinzip der Trennung der einzelnen Verkehrsträger, indem er für den Fußgängerverkehr eine Aufwertung der Ebene -1 vorsieht und diese teilweise nach oben hin öffnet. Mit dem Bauwerk oberhalb der U-Bahnstation schafft er eine Landmarke, die dem Plärrer ein neues Gesicht mit Wiedererkennungswert geben soll.

- Realisierbarkeit
 - In der zweiphasigen Realisierbarkeit liegt die Gefahr, dass nur die 1. Phase realisiert wird und der Plärrer dann über ein großes offenes „Loch am Platz“ ohne Dach verfügt
 - Insbesondere in der 2. Phase müsste sehr viel Beton verbaut werden, was dem Wunsch nach mehr Grün am Plärrer gegebenenfalls zuwiderläuft.
 - Eine Realisierung im laufenden Betrieb erscheint aufwändig
- Funktionalität
 - Es findet eine radikale Trennung der Verkehrsströme statt; insbesondere für den Fußverkehr müssten die neuen Wege trotzdem attraktiv gestaltet werden
 - Befürchtung, dass auf der neugeschaffenen Ebene +1 zu viel toter Raum mit zum Teil gefangenen Wegen und Räumen entsteht. Eine wirkliche Nutzbarkeit scheint im Verhältnis zum Aufwand nicht in einer geeigneten Relation zu stehen.
- Strukturierung des Platzes und Situierung der Bebauung
 - Durch das begehbare Dach erhält der Platz eine neue Ebene für den Aufenthalt und als Landmarke (Plärrer als Sehenswürdigkeit)
- Aufenthaltsqualität
 - Auf dem Platz selbst passiert zu wenig, ist die Aufenthaltsqualität nur bedingt gesteigert worden. Der Hauptteil der Kreativität dieses Entwurfes steckt in den Ebenen -1 und +1
- Flächenbilanz
 - Durch die neue Dachkonstruktion entsteht zwar eine neue begrünte Ebene, auf der anderen Seite wird aber auch viel Beton verbaut.
- Anbindung an die angrenzenden Stadtteile

- Die Aufwertung des U-Bahnbauwerks für Fußgänger ist sinnvoll und gut gedacht. Insbesondere die Anbindung zum Ludwigstor erscheint hierdurch eine Verbesserung zu erfahren.

Artgineering

Der Entwurf bietet eine sehr schöne, treffende Herleitung und hat verstanden, was der Plärrer im Alltag bedeutet, indem er ihn zu einem „Zwischending“ von Transit auf Aufenthalt definiert. Die gestalterische Aufteilung des Platzes in zwei Pole (grüner Knoten und grauer Knoten) gibt dem Platz eine neue Fassung und lässt durch das Gebäude im Osten ein neues Platzraumgefühl entstehen. Die Thematik der Plattformen als durchgehendes, wiederkehrendes Element stellen einen gut gestalteten, tragfähigen Ansatz dar. Die Verlegung des MIV im Norden des Platzes eröffnet neue stadträumliche Qualitäten, die gestalterisch sinnvoll aufgegriffen werden und somit einen neuen Antritt sowie Übergang in die Stadtteile schaffen.

- Realisierbarkeit
 - Die angedachten Rasengleise erscheinen aufgrund der Busspur nur wenig realisierbar.
 - Für die bessere Realisierbarkeit wäre im Bereich der Straße „Am Plärrer“ (nördlich des Platzes) eine verkehrstechnisch flexible Lösung in Phasen notwendig. Dadurch wäre die Andienung durch Feuerwehr und Lieferverkehr etc. zunächst weiter möglich und könnte dann ggf. noch weiter zurückgebaut werden (z.B. shared space)
- Funktionalität
 - Der Radweg entlang der Stadtmauer erscheint aufgrund der 3 Fahrspuren schwierig realisierbar.
 - An zwei Stellen werden die Gleise neu gekreuzt, hier könnte der ÖPNV behindert werden.
 - Die Fußläufigkeit könnte im nordwestlichen Bereich auf dem Platz verbessert werden, so dass keine gefangenen Räume entstehen, sondern eine Durchlässigkeit gegeben ist.
- Strukturierung des Platzes und Situierung der Bebauung
 - Der Vorschlag eines neuen Gebäudes auf dem Nordteil des privaten Grundstücks nördlich des Platzes (außerhalb des Planungsbereichs) erscheint sehr gut gelöst und ein toller Ansatz um das Gespräch mit dem privaten Eigentümer wieder aufzunehmen.
 - Das neue Gebäude auf dem Platz wird zwiespältig gesehen: der Platz wird im Osten dadurch noch einmal stärker geschlossen und erfährt so eine neue räumliche Qualität. Allerdings wird hierdurch die Blickachse von Osten her zum Grünraum auf dem Platz unterbrochen. Ggf. könnte den Trambahnführern durch das neue Gebäude die Sichtbeziehung zu den querenden Fußgängern genommen werden, was eine erneute Verzögerung im Betrieb zur Folge hätte.
 - Die neue, aufgeständerte Raumkante mit den 3 Dächern wird positiv wahrgenommen; sie fasst den Platz am südlichen Rand und die Sichtachse zum Spittlertorturm bleibt erhalten.
- Aufenthaltsqualität
 - Die neu geschaffene Zone auf der Nordseite des Platzes ist sehr schön herausgearbeitet.
- Flächenbilanz
 - Der Entwurf enthält viele gute Elemente in Bezug auf Klima und Grün (z.B. Bewässerungsmodell, Fahrradabstellanlagen)
- Anbindung an die angrenzenden Stadtteile
 - Die Fahrradgarage im Osten des Platzes erscheint ein sehr schönes, durchdachtes Element zu sein.
- Gestaltung und Materialien
 - Die vorgeschlagene Gestaltung der Plattformen im Dialogverfahren mit den künftigen Nutzern ist ein sehr schönes Element des Entwurfes.

- Die Gestaltung der drei Dächer mit ihren unterschiedlichen Höhen, Neigungen und Oberflächenmaterialien erscheint zu unruhig im Zusammenspiel.
- Die Grünfläche im Nordwesten des Platzes ist in sich ansprechend und schön gegliedert

Entscheidung nach dem 1. Rundgang:

Einstimmiger Beschluss: Die Entwürfe von realgrün und Artgineering werden weiter in die nächste Runde mitgenommen. Die Entwürfe von Gehl und Arup werden jeweils als 3. Platz gewertet.

2. Rundgang:

realgrün

- Der „Puck“ als begehbare Installation mit Innenraum und die Gestaltung des Plärrers mit „Grün“ als städtebaulichem Element kann ein innovatives Alleinstellungsmerkmal in Nürnberg werden. Es besteht die Chance der Realisierung eines kraftvollen Grünkonzepts, das stadträumlich wirkt.
- Insgesamt stellt der Entwurf einen pragmatischen Ansatz dar, der eine schnelle Realisierbarkeit im laufenden Betrieb verspricht; passend zum Plärrer als Alltagsort
- Die Bespielung / Realisierung des „Pucks“ wird eine Herausforderung, stellt auf der anderen Seite aber auch eine Chance dar (Potenzial einer Fläche, die sich füllen kann). Im Unterhalt könnte das Grün jedoch noch teuer werden.
- Die eher fragile Figur des „Pucks“ kann einen sinnvollen Gegenpol zum Plärrer als ursprünglich rauem Ort darstellen: Neue, feine Qualität durch Kunst im öffentlichen Raum mit klaren Linien und viel Grün als Antwort auf den bisher verkehrsdominierten Platz.
- Positiv ist hervorzuheben, dass sich der Entwurf auch mit dem Thema Beleuchtung / Plärrer bei Nacht auseinandersetzt.
- Die Begrünung auf Ebene der Fußgänger fehlt bei diesem Entwurf bzw. der vorgeschlagene Asphalt ist noch zu prägend in der Oberflächengestaltung.
- Der Entwurf entspricht in Teilen zu sehr dem Amtsentwurf, könnte mutiger sein. In einer zweiten Phase könnte die Sperrung des nördlichen Asts (Straße „Am Plärrer“ nördlich des Platzes) als mittel- bis langfristige Lösung mit aufgenommen werden.
- Die Busschneise ist in ihrer Ausgestaltung gut gelungen.
- Ob eine notwendige soziale Kontrolle über den Gastronomiebetrieb am „Puck“ funktionieren kann, wird in Frage gestellt.

Artgineering

- Die Intervention in das stadträumliche Gefüge mit dem dreidimensionalen Objekt der Dachlandschaft ist sehr gut gewählt.
- Der Entwurf enthält eine Sammlung an Ideen und Elementen, die in die Zukunft weisen.
- Er vermittelt eine positive Haltung zum ÖPNV durch die Schaffung der robusten Dächer als Gegenpol zum grünen Bereich im Nordwesten des Platzes.
- In der grün-grauen Gestaltung des Platzbereichs im Nordwesten zeigt sich der Entwurf wenig innovativ. Hier hätte das Team ruhig mutiger auftreten können, nicht alles kann von Nutzern geplant werden.

- Ein großer Vorteil des Entwurfs ist, dass der Plärrer seine bisherige isolierte Insellage verliert und eine Integration in die angrenzenden Stadtteile ermöglicht wird.
- Die Reminiszenz an den 1. Bahnhof ist sehr schön integriert und spiegelt die historische Bedeutung des Platzes.

Entscheidung nach dem 2. Rundgang:

Einstimmiger Beschluss: Der Entwurf von realgrün kommt auf den 1. Platz und wird mit der Erstellung des Rahmenplans (2. Stufe) beauftragt. Der Entwurf von Artgineering kommt auf den 2. Platz.

Anmerkungen für realgrün zur Überarbeitung in der 2. Stufe:

- Das Grün muss stärker in der Wahrnehmung der Menschen verankert werden. Hier ist insbesondere eine Nachbesserung auf Fußgängerebene notwendig. Besonders in der Gestaltung und Materialauswahl der Oberflächen im Platzbereich ist dieses zu berücksichtigen. Anzustreben ist eine Gradation des Belags von
 - offen, entweder grün oder sich begrünbar,
 - über Hälfte/Hälfte bis zu
 - befestigt und bequem begehbar, dort wo die wichtigen Gehbereiche und Wegebeziehungen sind.
- Asphalt ist nicht nur aus ökologischer Sicht, sondern vor allem auch im Hinblick auf eine angenehme und grüne Atmosphäre nicht wünschenswert, also möglichst viel unversiegelte Fläche mit erlebbarem Grün als Sympathieträger für die Nutzer.
- Der Entwurf sollte in zwei Phasen gedacht werden, in der die Wegnahme des Straßenrests an der Nordseite des Platzes eine Option darstellt.
- Die bisherige Inselwirkung muss stärker aufgelöst werden und der Platz besser an die umgebenden Stadtteile angebunden werden.
- Der „Puck“ stellt das zentrale Element des Entwurfs dar und muss als qualitativvolles Alltagsobjekt entwickelt werden.
- Der Ginkgo ist keine geeignete Baumart für Nürnberg und muss durch eine geeignete Alternative ersetzt werden.
- Das geplante Wasserspiel muss so angelegt werden, dass es dauerhaft funktionieren kann.
- Bei den Überdachungen der Wartebereiche muss die Funktionalität (Wetterschutz) gewährleistet sein.

Weiteres Vorgehen

In der Sitzung des Stadtplanungsausschusses vom 14.11.2019 wurde die Verwaltung mit der Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens (Mehrfachbeauftragung) beauftragt. Die erste Stufe dieses Verfahrens ist mit der Entscheidung der Jury für den Entwurf des Planungsteams realgrün/Brenner abgeschlossen. Als zweite Stufe dieses Verfahrens wird das Team realgrün/Brenner mit der Erstellung eines Rahmenplans beauftragt. Die Anregungen und Stellungnahmen aus der Jurysitzung und von den beteiligten Fachdienststellen werden in diesen Rahmenplan mit einfließen.

Dieser Rahmenplan bildet die Grundlage für die Objektplanung. Aufgrund der Auftragshöhe ist für die Objektplanung ein Vergabeverfahren notwendig.