Beilage

Betreff: Umgestaltung des Plärrers

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

Anlass der Planung

Am 14.11.2019 hat der Stadtplanungsausschuss die Durchführung eines wettbewerblichen Workshopverfahrens als Mehrfachbeauftragung zur Umgestaltung des Plärrers beschlossen. Anlass war, dass die oberste Decke des U-Bahnhofs Plärrer alters- und schadensbedingt neu abgedichtet werden muss. Ziel der Umgestaltung ist, neben der funktionalen und gestalterischen Neuordnung, die Rückgewinnung und Begrünung des Plärrers als öffentlichen Raum.

Nach der Sitzung des Preisgerichts am 09.09.2020, in dem auch Vertreter der Fraktionen, die Regierung von Mittelfranken und zwei Mitglieder des Baukunstbeirats vertreten waren, wurde das Team realgrün und Brenner Ingenieure mit der Ausarbeitung eines Rahmenplans M 1:500 beauftragt.

Der Rahmenplan von realgrün und Brenner Ingenieure

Der Rahmenplan nimmt die abgestimmte verkehrliche Planung von Vpl und VAG auf und entwickelt sie weiter.

Wesentliche Inhalte des Rahmenplans sind

- die funktionale, leistungsfähige und barrierefreie Neuordnung des Plärrers durch Neutrassierung der Straßenbahn und die Verortung eines Busbahnhofs unter Anpassung der übrigen Verkehrsflächen,
- ein besseres Angebot für Radfahrende und Fußgängerinnen/Fußgänger,
- die Zonierung des Plärrers in Bereiche für Aktivität, Grün, Aufenthalt, Service und Verkehr,
- die Pflanzung einer großen Anzahl von Bäumen auf der Plärrerinsel und an den Randbereichen,
- die Errichtung von öffentlichen Toiletten, einem Kiosk (T-Store), einem Pausenraum für das Fahrpersonal und einem Café,
- die Stärkung des vorhandenen Grüns und die Schaffung eines Wahrzeichens durch die Errichtung eines großen Rankgerüsts, dem PUCK, im Bereich der ehemaligen Plärrer-Fontäne.

Ziel dieses Rahmenplans ist es, den vorhandenen Raum zu strukturieren, einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas zu leisten, die Nutzung des ÖPNVs komfortabler und attraktiver zu machen und einen angenehmen Umsteige- und Aufenthaltsort zu gestalten.

Der Stadtplanungsausschuss hatte am 22.07.2021 beschlossen, den vorgestellten Rahmenplan mit zeichnerischer Darstellung der Grundzüge von Gestaltung und Verkehrsanlagen zur Grundlage der weiteren Planung zu machen und die Verwaltung mit der Vergabe der Objektplanung und der Durchführung der Planfeststellung beauftragt.

Generalplaner
Für die Planung und Umsetzung aller Leistungsphasen der Umgestaltung des Plärrers wurde auf Basis eines europaweiten Vergabeverfahrens die INGE Plärrer – Dorsch Gruppe, bestehend aus PB Consult GmbH, GRE German Rail Engineering GmbH, KREBS + KIEFER Ingenieure GmbH, WGF Objekt Landschaftsarchitekten GmbH und Bermüller + Niemeyer Architekturwerkstatt GmbH, beauftragt. Der Bau- und Vergabeausschuss hat diese Beauftragung am 27.07.2023 genehmigt.

Weiterentwicklung des Rahmenplans

Der Rahmenplan von realgrün und Brenner Ingenieure entwirft ein Bild von der Struktur und dem Charakter des zukünftigen Plärrers, hat aber aufgrund seines Maßstabs und seiner Bearbeitungstiefe noch nicht die erforderliche Detailschärfe. Die Planung muss daher in den weiteren Schritten weiterentwickelt und angepasst werden. Daraus ergeben sich Abweichungen vom Rahmenplan. Die Objektplanung der INGE Plärrer orientiert sich so eng wie möglich am Rahmenplan, ohne dass dessen Entwurfsidee und Qualität verloren gehen soll.

Änderungen gegenüber dem Rahmenplan

- Gleise und Busfahrspuren: Aufgrund der Trassierung erforderlicher Radien mit Übergangsbögen, notwendiger genauer Bahnsteigbreiten, Sicherheitsabständen und der erforderlichen Befahrbarkeit der Gleise durch Busse verschiebt sich die Gleisanlage gegenüber dem Rahmenplan nach Norden und rückt insbesondere in den Bögen nahe an die Baumstandorte heran. Das hat zur Folge, dass das im Rahmenplan dargestellte runde Rankgerüst, der Puck, in der bislang geplanten Form nicht realisierbar ist.
- Kraftfahrzeugverkehr: Der schwache Verkehrsstrom von Westen und Gostenhof in Richtung Ludwigstor bzw. Spittlertorgraben wird in einen U-Turn am Knoten Frauentorgraben / Steinbühler Straße verlegt. Damit wird der Grünraum vergrößert und die Platzwirkung in Richtung Osten deutlich verbessert. Zudem ergeben sich verkehrstechnische Vorteile bei der zukünftigen Signalsteuerung. Die indirekte Führung des Kfz-Verkehr trägt zur Entlastung des Durchgangsverkehrs in Gostenhof bei.
- Das im Rahmenplan dargestellte „Kulturcafe“ ist wirtschaftlich nicht zu betreiben und entfällt. Im Gegenzug wird die im Rahmenplan als „Kiosk“ benannte Einheit zu einem T-Store aufgewertet, der auch z.B. zu einer Kaffeepause einlädt.
- Die Funktionen T-Store, Pausenraum und öffentliche Toiletten werden in einem Gebäude zusammengefasst.
- Das 2009 zur Entrauchung des U-Bahnhofs über den Lichtkuppeln errichtete Lamellenbauwerk kann aus brandschutztechnischen Gründen nicht rückgebaut werden. Dies ist das Ergebnis umfangreicher Untersuchungen.

Vorliegende Planung

Die vorliegende Planung verfolgt den Ansatz des Rahmenplans mit einer Zonierung des Platzes und viel Grün sowie einer neuen Aufteilung der Platzfläche.

ÖPNV
Der Plärrer ist – neben dem Hauptbahnhof – der bedeutendste zentral gelegene Verkehrsknoten im Nürnberger ÖPNV-Netz. Neben den drei U-Bahn-Linien im Untergrund fahren an der Oberfläche die Straßenbahnlinien 4, 6 und 10, die Buslinien 34, 36 und 84 sowie mehrere NightLiner-Linien. An einem durchschnittlichen Werktag nutzen insgesamt rund 85.000 Fahrgäste die Haltestelle am Plärrer – zum Umsteigen oder zum Erreichen von Zielen in der Nähe.

Die Infrastruktur der Straßenbahn am Plärrer muss nach jahrzehntelanger Nutzung verschleißbedingt erneuert werden. Dies betrifft im Wesentlichen rund 2.000 m Gleis und zehn Weichen. Die vorhandene Anordnung der Gleise und Haltestellen entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen an Barrierefreiheit und Attraktivität und weist deutliche Nachteile z.B. bei störungsbedingten Ersatzverkehren auf. Daher sind im Einzelnen folgende Maßnahmen geplant:

- **Optimierung der Lage der Gleise:** Die vier Bahnsteige bleiben erhalten und werden barrierefrei ausgestaltet. Für zukünftige Entwicklungen werden sie – wie auch an den Neubaustrecken Minervastraße und Brunecker Straße – 60 Meter lang gebaut. Statt der vorhandenen Wendeschleife um den ehemaligen Brunnen werden ein separates Wendegleis für jede Richtung an der Nordseite der Insel bzw. im Spittlertorgraben angelegt. Die Neuanordnung der Gleise macht den Plärrer übersichtlicher für alle Nutzer und ermöglicht auch bei am Plärrer wendenden Zügen eine klare Zuordnung von Abfahrtshaltestellen in die jeweilige Richtung. Die Schleifen erhalten jeweils eine Aussteigehaltestelle.
  Damit werden auch die betrieblichen Rahmenbedingungen mit Blick auf eine Anbindung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) und andere im Nahverkehrsentwicklungsplan vorgesehenen Netzerweiterungen optimiert.
- **Anpassung der Haltestellenlage:** Die Straßenbahnhaltestellen liegen weiterhin zentral auf der Insel zwischen den U-Bahn-Aufgängen. Die Bushaltestellen liegen zukünftig am südlichen Rand der Plärrerinsel und damit nah am Zugang zur U-Bahn. Alle Haltestellen werden barrierefrei miteinander verbunden. Die Bushaltestellen werden platzsparend in Sägezahnform angeordnet, so dass Busse flexibel ein- und ausfahren können.
- **Barrierefreier Ausbau der Haltestellen:** Alle Straßenbahn- und Bushaltestellen sollen für einen stufenfreien und damit barrierefreien Ein- / Ausstieg angehoben werden. Der barrierefreie Ausbau ermöglicht ein sichereres, komfortableres und zügigeres Ein-, Aus- und Umsteigen für alle Fahrgäste. Alle Haltestellen bekommen eine Überdachung, damit die Fahrgäste beim Warten und Aussteigen wettergeschützt sind.
- **Entstehung eines T-Store:** Auch am Plärrer soll – wie an den Haltestellen Hauptbahnhof und Am Wegfeld – ein T-Store (Verkaufspavillon mit Ticketverkauf) entstehen.
- **Pausenraum für das Fahrpersonal:** Das Fahrpersonal der VAG soll ebenfalls von der Umgestaltung des Plärrers profitieren. Um die knappen Pausenzeiten effektiver nutzen zu können, soll direkt auf dem Plärrer – analog zum Hauptbahnhof – ein Pausenraum geschaffen werden.

Durch die aufgeführten Maßnahmen wird die Qualität des gesamten Umsteigeknotens Plärrer sowohl für Fahrgäste als auch betrieblich deutlich erhöht.

Damit während der Deckensanierung des U-Bahnhofes der Straßenbahnbetrieb weitgehend aufrechterhalten werden kann, ist vorgesehen, die späteren Wendegleise zuerst zu bauen, um während der Bauzeit den gesamten Straßenbahnverkehr darüber abzuwickeln. So entsteht mit überschaubarem Mehraufwand eine provisorische Gleisführung am Rand des Plärrers, die eine Freilegung des U-Bahnhofes in Platzmitte für die erforderlichen Sanierungsarbeiten ermöglicht.

Für die Straßenbahnanlagen ist eine Planfeststellung erforderlich, die bis zum Ende des Jahres 2024 eingereicht werden soll.

Bus-Szenarien: Neben den Tageslinien und den NightLinern muss der Plärrer auch zukünftig Schienenersatzverkehre für Straßenbahnen und U-Bahnen abwickeln können. Für

diesen Zweck wird ein Großteil der Gleisanlagen für Busse befahrbar sein. Zudem werden Busschleusen auf der Nordseite und in Richtung Osten und Südosten vorgesehen.

MIV

Die Aufenthaltsqualität mit Begrünung und Entsiegelung sowie Verbesserungen für den Umweltverbund sind Schwerpunkt der Planung. Deshalb wurden im beschlossenen Rahmenplan die Verkehrsflächen für den Kraftfahrzeugverkehr angepasst. Insbesondere die bereits lange zurückliegende weitgehende Verkehrsberuhigung der Altstadt und der laut aktuellen Zählungen stabil rückläufige Verkehr lässt diese Anpassungen zu.

Die Leistungsfähigkeit des Plärrers wird – auch für die Sicherung von Zuschüssen – gemäß Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS) berechnet. In Abweichung vom Rahmenplan wird die direkte Führung des schwachen Verkehrsstroms von der Gostenhofer Hauptstraße und Fürther Straße zur Ludwigstraße zukünftig über einen U-Turn am Knoten Frauentorgraben / Steinbühler Straße indirekt abgewickelt. Die Leistungsfähigkeit ist dort gegeben. Die Fahrzeuge verteilen sich nach Durchfahren des U-Turns gleichmäßig auf die drei Fahrtrichtungen Plärrer-Nordseite, Spittlertorgraben und Ludwigstraße. Große Vorteile für die Signalsteuerung ergeben sich aus der räumlichen Trennung der bisher in engem Zusammenhang stehenden Knoten Gostenhofer Hauptstraße und Ludwigstor.

Es werden Pflanzflächen frei und die Busse können den Busbahnhof über die Platzfläche unabhängig von den heutigen kreuzenden Verkehrsströmen verlassen und zeitgenau in den Verkehr auf der Nordseite einfädeln. Es entstehen mehr Spielräume für die Straßenbahnbeschleunigung, den im Zuge der Radschnellverbindung querenden Rad- (und Fuß-) verkehr zwischen Gostenhof und der Altstadt und eine Erhöhung der Grünzeiten für den Frauentorgraben nach Westen und Nordwesten. Durch die Änderung der Verkehrsflächen werden die bisher aus den 1970er Jahren stammenden überdimensionierten Anlagen des Kraftfahrzeugverkehrs, die städtebaulichen Belange sowie die Belange des ÖPNV und die Proportionen des Platzes in Einklang gebracht. Im Sinne der „vision zero“ wird dabei auch die ungünstige Stelle am Nordrand des Plärrers verbessert.

Sämtliche Ampeln werden neu errichtet und mit den erforderlichen Verkehrsabhängigkeiten und Blindeneinrichtungen ausgestattet. Ziel ist die Verstetigung der heute teilweise hohen Koordinierungsgeschwindigkeiten und damit eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den einzelnen Fahrstreifen.

Für den ruhenden Verkehr werden weiter Flächen bereitgestellt. Dazu gehören Liefermöglichkeiten, Aufstellflächen für Taxi und Polizei, Behindertenstellplätze und eine Mobilstation in der Gostenhofer Hauptstraße mit Car-Sharing und VAG_Rad.

Stellplatzbilanz

Die Rolle des Plärrers als Verkehrsdrehscheibe für alle Mobilitätsarten wird gestärkt, die Begrünung fordert an dieser Stelle auch, wenig zielführende, oft behindernd zu nutzende Stellplätze im öffentlichen Raum aufzugeben. Die KfZ-Stellplatzbilanz ist daher negativ, hauptsächlich sind heute als Parkplätze für Spielhallen genutzte Flächen betroffen.

Parkplatzbilanz		
	Stand 2024	nachher
KFZ	85	33
Fahrrad	99	158
Car-Sharing	3	4

Für die Erreichung der städtebaulichen Ziele wird der ruhende Verkehr am Plärrer neu geordnet. In unmittelbarer Nähe befinden sich gute Parkmöglichkeiten für Besucherinnen und Besucher. So stehen Parkhäuser in der Gostenhofer Schulgasse und am Spittlertorgraben zur Verfügung. Der Lieferverkehr bekommt ein Angebot am Platz. Der Taxistand und die Parkplätze für die Polizei bleiben. Die Vorfahrt an der Post mit Behindertenstellplatz wird platzsparend an die Fahrbahnkante verlegt. Die Zahl der Abstellmöglichkeiten verringert sich von 85 auf 33. Die Zahl der Radabstellplätze erhöht sich um ca. 1/3 auf ca. 158. Der Betreiber des Car-Sharing sieht einen steigenden Bedarf und die Mobilstation in der Gostenhofer Hauptstraße bekommt vier Stellplätze statt bisher drei vor dem Plärrer-Hochhaus.

Radverkehr
Angemessene Zweirichtungsradwege sind in allen Richtungen rund um den Plärrer eingeplant. Dabei werden die Anschlüsse für die Rothenburger Straße (Umbau im Rahmen Projekt Volksbad), die Südliche Fürther Straße (Radwegplanung nach Fürth), die Fürther Straße (Rad gegen Einbahn), die Gostenhofer Hauptstraße (Radschnellverbindung Zirndorf) und den Altstadtring berücksichtigt. Die Querschnittsbreiten orientieren sich an Verkehrsbelastungen, dem Erhalt von Grün und der Gesamtabwägung im Rahmen der Rahmen- und Detailplanung. Neu ist eine Radverbindung vom Fürther Tor bis zur Fürther Straße auf direktem Wege.

Fußgängerverkehr
Für den Fußgängerverkehr gibt es zukünftig eine direkte Führung von der Platzinsel zur Ludwigstraße. Die heutigen Trampelpfade zeigen einen hohen Bedarf auf. Auch in anderen Bereichen des Platzes werden Verbesserungen erzielt. Zudem wird die Platzfläche barrierefrei zu queren sein.

U-Bahn

- **Sanierung des U-Bahndeckels und Erneuerung der Abdichtung auf dem U-Bahnbauwerk**
  Im Rahmen der Bauwerkshauptprüfungen und regelmäßigen Bauwerksbesichtigungen wurden Schäden an der Bauwerksdecke des U-Bahnhofs festgestellt. Die betroffenen Stellen wurden bislang nur notdürftig saniert bzw. eine gezielte Ableitung des Wassers geschaffen. Im Zuge der Maßnahme sollen Schadstellen an der Betonkonstruktion saniert und die gesamte oberste Decke des U-Bahnhofs freigelegt und neu abgedichtet werden.
- **Statische Ertüchtigung der Bauwerksdecke**
  Aufgrund der geänderten Lage und Anzahl der Straßenbahngleise, die zukünftig über das U-Bahnbauwerk führen, werden ggf. partiell Verstärkungen der Bauwerksdecke benötigt.
- **Setzungen im unmittelbaren Umfeld des U-Bahnhofs**
  In den letzten Jahren wurden wiederholt Absenkungen der Oberfläche um den U-Bahnhof Plärrer festgestellt, die auf verrottendes Verbauholz aus der Zeit des U-Bahnbaus zurückzuführen sind. Im Zuge der geplanten Maßnahmen am Plärrer soll der Untergrund dahingehend saniert werden.
- **Anpassungen am Bauwerk des U-Bahnhofs Plärrer**
  Dies sind u.a.:
  - Brüstungserhöhungen von vorhandenen U-Bahnaufgängen,
  - Nachweis auf Anprall aus Straßenverkehr und ggf. Straßenbahn von vorhandenen U-Bahnaufgängen, Aufzügen und Lichtkuppeln,
  - Anpassung des Einbringschachts für Notstromdiesel / Trafos und des Zuluftschachts der maschinellen Rauchabzugsanlage in Block 2 (geänderte Gleislage der Straßenbahn),

- Rückbau der Dächer (mit Stützen und ggf. Fundamenten) an den vorhandenen U-Bahnaufgängen 11 und 12 (Umsetzung Rahmenplan),
- Änderung der Einhausung / Überdachung der vorhandenen Aufzüge in Straßenebene Block 5 zur Umsetzung des Rahmenplans.

Freiraumplanung und Gebäude

Unter dem Plärrer erstreckt sich nicht nur das U-Bahnbauwerk, sondern es liegt dort auch ein dichtes Spartennetz, unter anderem Fernwärmeleitungen und eine 110 kV-Leitung. Auf der Plärrerinsel sind eine große Anzahl an Masten und Fahrleitungen für die Straßenbahn notwendig. Dies beeinflusst und erschwert die Freiraumplanung.

- **Plärrerinsel**

  Die Freiraumplanung für die Plärrerinsel greift das Konzept einer Zonierung aus dem Rahmenplan auf. Das Entrauchungsbauwerk (Lamellenbauwerk) und das Funktionsgebäude flankieren die Sichtachse zwischen dem denkmalgeschützten Plärrerhochhaus und dem Spittlertorturm der Stadtbefestigung.
  Diese Sichtachse auf der Plärrerinsel, die auch als Feuerwehrzufahrt dient, bildet eine optische Verbindung zwischen dem Stadtteil Gostenhof und der Altstadt. Nordwestlich dieser Achse entsteht der grüne Plärrerplatz mit einem Wasserspiel und Sitzmöglichkeiten. Hier könnte auch ein Denkmal für die erste Eisenbahn verortet werden.
  Der urbane Platzbereich auf der Plärrerinsel wird durch eine Betonbelagsfläche markiert, die alle dort bestehenden und neuen Platzelemente in einen gemeinsamen Kontext setzt, darunter die Tramhaltesteige und deren Überdachungen, das Funktionsgebäude, das bestehende Entrauchungsbauwerk, die U-Bahnaufgänge sowie den neuen, grünen Plärrerplatz. Durch die Positionierung des Funktionsgebäudes werden statische Konflikte mit dem U-Bahnbauwerk vermieden. Die Bestandsbäume auf der Plärrerinsel werden größtenteils erhalten und durch Neupflanzungen ergänzt.
  Das Funktionsgebäude fasst das öffentliche WC, den VAG-Pausenraum und den T-Store kompakt in einem Gebäude zusammen. Die Fassade des T-Stores öffnet sich transparent zu den Haltestellen um eine Durchlässigkeit zum begrünten Platz zu gewährleisten. Vor der Fassade ist eine Außenbestuhlung geplant, um die soziale Kontrolle auf dem Platzgefüge sicherzustellen. Die Lage des Eingangs zum VAG-Pausenraum bietet die gewünschte Diskretion für die Mitarbeitenden der VAG, und trägt überdies zur sozialen Kontrolle der nördlichen Gebäudeseite bei.
  Südöstlich des Entrauchungsbauwerks schließt sich, wie schon im Rahmenplan vorgesehen, die Zone des ÖPNVs an. Die Bahnsteige erhalten Überdachungen mit verschiedenen Höhenstufen. Die 5 m hohen Dächer am nördlichen und südlichen Haltesteig gewährleisten eine witterungsgeschützte Verbindung der anliegenden Haltestellen zu den U-Bahnaufgängen, während die mittleren Bahnsteigüberdachungen zurückhaltender mit 3,5 m Höhe angedacht sind. Die Überdachungen der Bushaltestellen ermöglichen mit 4,5 m Höhe einen regengeschützten Ausstieg.

  Um insbesondere im Bereich des U-Bahnbauwerks eine leichte Konstruktion umsetzen zu können, sind alle Haltestellenüberdachungen in Stahl-Glasbauweise o.ä. angedacht, mit der Möglichkeit der Integration von PV-Modulen. An die nördliche Dachfläche angrenzend befindet sich eine schattenspendende Pergola, die in Leichtbauweise Flächen beschattet, an denen weder ein durchgehendes Dach noch Baumpflanzungen auf der U-Bahndecke möglich sind. Um das Entrauchungsbauwerk bildet ein Hochbeet eine grüne Insel im Haltesteigbereich.

Das U-Bahnbauwerk kann nur begrenzt und an bestimmten Punkten zusätzliche Lasten aufnehmen. Dies wurde bei der Konstruktion und der Größe der Überdachungen berücksichtigt. Das Stützenraster richtet sich nach den tragenden Elementen des U-Bahnbauwerks und bildet eine zusammenhängende Gestaltung sowie Fluchtung über die Straßenbahnhaltesteige hinweg.
Das an der östlichen Kopfseite des Entrauchungsbauwerks befindliche Denkmal „Transit" wird künftig nicht mehr in einem Grünbeet liegen, sondern wird als Teil der Platzfläche nahbar gemacht. Beim Aufsuchen des T-Stores oder beim Warteaufenthalt unter dem Haltestellendach wird das Denkmal zwangsläufig zu einem Orientierungspunkt.
Durch die Zonierung der Plärrerinsel entstehen Bereiche, die ausschließlich dem Fußgängerverkehr und dem Aufenthalt vorbehalten sind.

- **Randbereiche des Plärrers**
  Die Baumreihen an den Randbereichen des Plärrers rahmen nicht nur den Platz ein, sondern wirken sich auch positiv auf die dahinterliegenden Fußgängerbereiche aus. Die Baumreihen begleiten optisch die Straßenführung und Gehwege, erhalten und unterstützen in ihrer Raumaufteilung aber auch die vorhandenen Erdgeschossnutzungen. Die Standorte der Bäume vor der umgebenden Bebauung wurden dabei so gewählt, dass Konflikte mit Sparten vermieden werden bzw. notwendige Umlegungen und Schutzmaßnahmen minimiert werden. Das Denkmal "Baum des Jahres" wird standortgleich erhalten und wenige Meter im Sinne der Radwegeführung verschoben.

  Die notwendigen (Sicherheits-) Abstände zu Fahrleitungen, Lichtmasten und Lichtsignalanlagen werden eingehalten. Die Anleiterbarkeit durch die Feuerwehr ist gegeben.

  Der grüne Bereich im Osten bewirkt mit seinen Bäumen einen optischen Abschluss des Plärrers, und greift durch das Pflanzen von Gehölzstreifen die polygonale Formensprache der großen Plärrerinsel auf.

- **Spittlertorgraben**
  Im Bereich des Spittlertorgrabens sind die Pflanzung von Bäumen vorgesehen sowie das Schaffen eines Rasengleisabschnitts mit dazugehörigem Haltesteig für die Straßenbahn. Das südliche Grünbeet an den U-Bahnaufgängen wird als Hochbeet ausgeführt, um die notwendige Überdeckung für die dortige Gasleitung zu gewährleisten. Dies geschieht im Rahmen der Anschlussplanungen an den Plärrer. Unnötige Verkehrsflächen werden entsiegelt.

- **Klima, Schatten, Versickerung, Anzahl der Bäume, Flächenbilanz, Versickerung**
  Ein wichtiges Ziel der Umgestaltung ist, den Versiegelungsgrad, unter Sicherstellung der Barrierefreiheit und einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur, so weit wie möglich zu reduzieren. Von den ca. 17.000 m² im Innenbereich des Plärrers werden etwa 5.000 m², also ca. 30% unversiegelt geplant. Insbesondere der grüne Plärrerplatz im Nordwesten wird mit großzügigen Grünflächen ausgestattet, aber auch östlich der Straßenbahnhaltesteige entstehen große Substratkörper und offene Baumscheiben für eine Vielzahl von Baumneupflanzungen.

Entsiegelungsbilanz		
	vorher	nachher
Unversiegelt	4.000 qm	5.000 qm
Bäume Bestand	70	
Bäume Verlust	8	

Bäume Neu	117
Bäume nach Maßnahme	179

Von dem aktuellen Großbaumbestand von 70 Bäumen müssen acht Stück aus Gründen der U-Bahnsanierung und Herstellung von Verkehrsflächen entnommen werden, davon werden sechs Bäume an ihrem vorherigen Standort ersetzt. Die Anzahl der Neupflanzung beträgt im gesamten Planungsgebiet 117 Bäume. Das bedeutet nach Fertigstellung der Umgestaltung einen Großbaumbestand von 179 Bäumen.

Diese erheblichen Veränderungen haben einen positiven Einfluss auf die Versickerungs- und Retentionsfähigkeit des Plärrers. Die nachhaltigen Baumstandorte wirken dem Hitzeinseleffekt entgegen. Die Thematik der Schwammstadt wurde bei den Planungen zum Plärrer soweit wie möglich beachtet. Aufgrund der Unterbauung durch die U-Bahn sind hier aber erhebliche Grenzen gesetzt.

Die vorliegende Planung ist das gemeinsame Ergebnis einer Arbeitsgruppe bestehend aus VAG, SÖR, Stpl, Vpl, UB und INGE Plärrer.

Die Planung wurde über die Verkehrsbesprechung innerhalb der Verwaltung abgestimmt. Seitens der Polizei gibt es keine grundsätzlichen Bedenken. Die Abstimmung mit dem Behindertenrat läuft derzeit noch.

Kosten, Förderung

Die Maßnahme ist im BIC (BIC-Liste mit Stand 12.07.2024 unter der lfd. Nr. 22 bzw. unter der BIC-ID BIC0111) aufgenommen. Folgende Kostenschätzung liegt derzeit vor:

Gesamtkosten etwa **77 Mio. € brutto,** davon Baukosten geschätzt ca. 54,5 Mio. Euro (netto) bzw. 64,9 Mio. Euro (brutto). Die je Teilprojekt sehr unterschiedliche Vorsteuerabzugsregelung ist im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.

Die geschätzten Baukosten setzen sich wie folgt zusammen:

Summe Übergeordnete Leistungen	8,0	Mio. €
Summe Verkehrsanlagen	24,9	Mio. €
Summe Ingenieurbauwerk	4,1	Mio. €
Summe Freianlagen	4	Mio. €
Summe Gebäude	4,7	Mio. €
Summe Technische Ausrüstung	8,8	Mio. €
	54,5	**Mio. €**

dazu Baunebenkosten: 10,2 Mio. Euro (netto) bzw. 12,1 Mio. Euro (brutto), darunter ca. 1,0 Mio. Euro Bauverwaltungskosten.

Die Kosten verteilen sich auf verschiedene Träger, u. a. Stadt Nürnberg und VAG. Sie können erst mit einer konkretisierten Planung detailliert ausgewiesen und zugeordnet sowie mit einer passenden Förderquote versehen werden.

Die Kosten sind auf Basis der Lph 2 nur eine grobe Schätzung. Präzisere Kosten werden im Laufe der weiteren Planung ermittelt werden. Nach DIN 276 beträgt die Schwankungsbreite in diesem Planstadium („Kostenschätzung“) regelmäßig +/- 30%.

Es wurden Zuschüsse von bis zu 90% der förderfähigen Kosten aus dem GVFG für den Straßenbau und die ÖPNV-Maßnahmen sowie Mittel der Städtebauförderung in Aussicht gestellt. Für die

ÖPNV-Teile (Erneuerung Abdichtung U-Bahnhof, Erneuerung Straßenbahn) wird im Wesentlichen eine Förderung nach GVFG als „Vorhaben der Grunderneuerung“ angestrebt. Die konkrete Beantragung der Zuwendungen erfolgt während des Planfeststellungsverfahrens.

In Gesprächen mit der Regierung von Mittelfranken als Fördergeber wurde die Kombination der genannten Zuschussanträge dem Grunde nach abgestimmt.

Ziel ist, zum project-freeze eine belastbare und mit Förderungen hinterlegte Zusammenstellung der technisch gebotenen Kosten, der Kosten zur Verbesserung der Infrastruktur und der Kosten für die gestalterische Aufwertung auszuweisen. Damit soll dem Rat zum project freeze die Möglichkeit gegeben werden, das Projekt auch im Licht der dann aktuellen Haushaltssituation wie der Förder- und Personalkulisse im Detail zu beurteilen.

Umsetzung
Nächste Schritte:

- Der Beschluss ist die Grundlage für die Erstellung und Einreichung der Unterlagen für die Planfeststellung. Die zugehörigen Gutachten sind in Arbeit. Das Planfeststellungsverfahren soll im Jahr 2025 durchgeführt werden.
- Beantragung der Fördermittel.
- Einordnung der Gesamtmaßnahme und ihrer Teilmaßnahmen nach Kostensicherheit in die Haushalte ab 2026 auch unter dem Aspekt der tatsächlichen Kosten für den Haushalt zum project-freeze.
- Einsteuerung der Teilprojekte unter dem Aspekt der personellen Kapazitäten bei SÖR, ggf. auch durch Vergabe an Dritte zur Ausführung.

Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und entsprechender Fördermittelzusagen sowie der Klärung des personellen und haushaltsrechtlichen Fragen sollen Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen erfolgen.

Die Baumaßnahme wird voraussichtlich in 7 Bauabschnitten abgewickelt. Diese werden räumlich und zeitlich so gewählt, dass eine Beeinträchtigung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie des Verkehrs möglichst geringgehalten werden kann.

Grundsätzlich sollen die Maßnahmen zur UGS 2030 abgeschlossen sein.

Fazit der Planung: Der Plärrer wird grün
Das Ziel einer erheblichen Verbesserung für Kundinnen und Kunden des ÖPNV, für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende wird durch die Planung erreicht. Die Gestaltung der Plärrerinsel verbessert durch die Zonierung die Aufenthaltsqualität und die Orientierung auf dem Platz. Das übergeordnete Ziel der Rückgewinnung des Plärrers als zentraler Stadtraum wird erreicht. Der Wunsch nach mehr Grün aus der Bürgerbefragung wird erfüllt.

Mit der vorgestellten Planung werden neben der Sanierung des U-Bahnbauwerks erhebliche Verbesserungen erreicht:

- Mit der Maßnahme werden 1.000 m² Stadt entsiegelt
- Die Qualität des Umsteigeknotens Plärrer wird sowohl für die Fahrgäste als auch betrieblich deutlich erhöht.
- Die Verkehrsflächen für den MIV bleiben leistungsfähig.
- Der Radverkehr erhält Zweirichtungsradwege und eine neue Radwegeverbindung.
- Auf der Plärrerinsel entsteht ein nutzbarer Umsteigeort hoher Qualität
- Der Baumbestand am Plärrer wird um mehr als 109 Bäume erhöht.