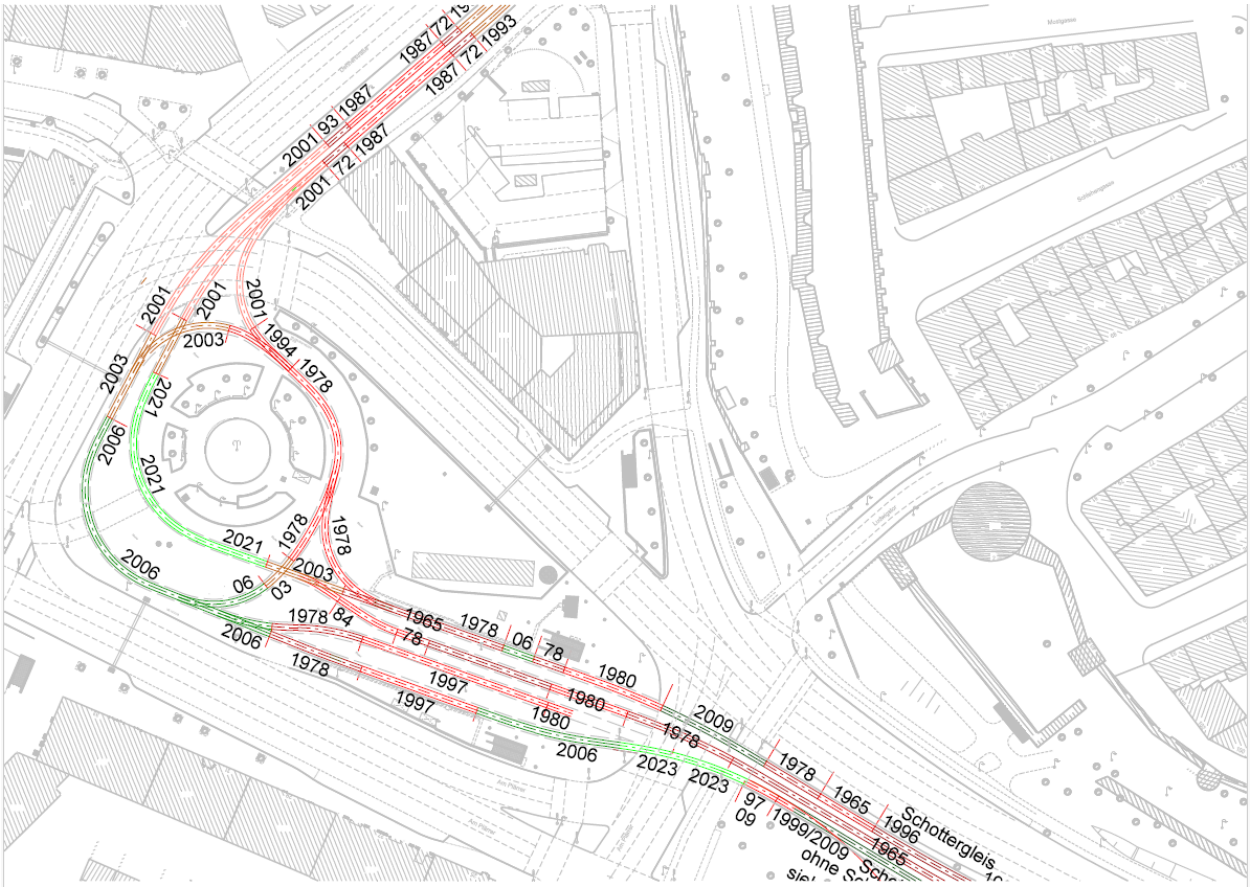
Beilage

Betreff: Umgestaltung des Plärrers - Varianten

Entscheidungsvorlage

Ausgangssituation

Seit 2018 zeigt sich, dass die oberste Decke des U-Bahnhofs Plärrer muss alters- und schadensbedingt neu abgedichtet werden. Diese notwendigen Baumaßnahmen sollen zum Anlass genommen werden, den Plärrer funktional und gestalterisch neu zu ordnen, zu begrünen und den öffentlichen Raum für die Bevölkerung zurückzugewinnen. Im Verlauf der Planungen wurde deutlich, dass auch Teile der weiteren Infrastruktur am Plärrer zum Teil akuten Sanierungs- und Erneuerungsbedarf haben (Betriebsanlagen Straßenbahn, Lichtsignalanlagen) oder den heutigen Anforderungen (z.B. Barrierefreiheit) nicht entsprechen.



Gleisalterplan (Quelle: VAG)

Als Ergebnis eines städtebaulichen Workshopverfahrens ist ein Gesamtkonzept für den Plärrer entstanden, das alle Anforderungen sowie den Wunsch der Bevölkerung nach mehr Grün abdeckt. Der Stadtplanungsausschuss hatte am 22.07.2021 beschlossen, den vorgestellten Rahmenplan zur Grundlage der weiteren Planung zu machen und die Verwaltung mit der Vergabe der Objektplanung sowie der Durchführung der Planfeststellung beauftragt.

In der Sitzung des Stadtrats vom 23.10.2024 hatte die Verwaltung ausführlich über die Planung zur Umgestaltung des Plärrers berichtet. In gleicher Sitzung hatte der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, auf Basis der Planung Stand 09.2024 die Planfeststellung für die Gleisanlagen zu erwirken. Ferner hatte der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, zum Projekt-Freeze (nach Planfeststellung) zwei Varianten mit Kosten und Förderbewertung vorzulegen, die einerseits allein die unbedingt notwendigen Maßnahmen zur Sicherung des U-Bahn-Betriebes umfassen und andererseits die wünschenswerten Planungen zur Verbesserung des Verkehrsknotens Plärrer fiskalisch bewerten.

Bürgerbeteiligung
Im Mai 2020 waren die Bürger und Bürgerinnen eingeladen worden, ihre Gedanken und Wünsche zum Plärrer zu äußern. Das Interesse an der Beteiligung war sehr groß. Der Platz wurde als „Betonwüste“ und „heißester Platz in ganz Nürnberg“ beschrieben. Der Plärrer gilt aufgrund der fehlenden Aufenthaltsqualität als unwirtlich. Kritisiert wird, dass die Plärrerinsel durch die mehrspurigen Straßen schlecht zu erreichen ist. Die Orientierung auf dem Platz und die Ausstattung der Haltestellen wird als schlecht wahrgenommen. Die Radwegeführung wird als unzureichend genannt. In den Fragebögen wurde der Wunsch nach mehr Grün, nach Wasser, nach Gestaltung und besserer Orientierung geäußert.

Planfeststellung
Für die Neutrassierung der Straßenbahn ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Die Unterlagen dazu werden in der 29. KW 2025 der Regierung von Mittelfranken übergeben.

Varianten
Die Verwaltung hat nach fachlicher Abstimmung der beteiligten Dienststellen den Auftrag des Stadtrats erweitert und mit einem „Mittelweg“ insgesamt drei Varianten erstellt:

Variante A ist die Weiterentwicklung der Planung, die in der Sitzung des Stadtrats vom 23.10.2024 vorgestellt wurde.

- **Beschreibung der Maßnahme**
  Straßenbahn:
  Die Betriebsanlagen der Straßenbahn werden komplett neugestaltet und den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen angepasst. In neuer Gleislage entstehen vier barrierefreie überdachte Bahnsteige mit kurzen Umsteigewegen zu Bus und U-Bahn. Statt der vorhandenen Wendeschleife um den ehemaligen Brunnen wird ein separates Wendegleis für jede Richtung an der Nordseite der Insel bzw. im Spittlertorgraben angelegt. Die Betriebsabwicklung der VAG wird – vor allem bei störungsbedingten Ersatzverkehren – erheblich verbessert. Zudem verbessert sich die Fahrgastlenkung zu wendenden Zügen dahingehend, dass Fahrgäste sich beim Einsteigen nicht darum kümmern müssen, von woher der Zug kommt. Auch die beiden Wendeschleifen haben barrierefreie Haltestellen für den Bedarfsfall. Die Anlagen genügen auch zukünftigen Entwicklungen, z.B. in Bezug auf die Stadt-Umland-Bahn.



Plärrerinsel mit Bahnsteig und Café im Funktionsgebäude (Bild: WGF Nürnberg)

Busse:
Die Busse halten an fest definierten, den einzelnen Linien zugeordneten barrierefreien Bussteigen südlich der Straßenbahn-Anlagen. Die Fahrgäste können barrierefrei und durch Bahnsteigüberdachungen geschützt auf kurzen Wegen zu U-Bahn und Straßenbahn umsteigen. Die Buslinie 34 wird zukünftig direkt über die Südliche Fürther Straße beschleunigt zum Plärrer geführt. Damit wird die „Nördliche“ Fürther Straße busfrei und es kann dort der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden.

Kraftfahrzeuge:
Die Verkehrsflächen für den Kraftfahrzeugverkehr werden den inzwischen erfolgten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Altstadt und dem laut aktuellen Zählungen stabil rückläufigen Verkehr angepasst. Signaltechnische Überprüfungen erlauben die Reduzierung von Überkapazitäten insbesondere auf der Nord- und Südseite des Plärrers zugunsten von Radwegen, den Bushaltestellen und der vergrößerten begrünten Plärrerinsel. Das signaltechnische Konzept wird dafür komplett neu entwickelt. Der schwache Verkehrsstrom von der Gostenhofer Hauptstraße und der Fürther Straße zur Ludwigstraße wird zukünftig über einen U-Turn am Knoten Frauentorgraben/Steinbühler Straße indirekt abgewickelt. Damit wird die Plärrerinsel nach Osten erweitert. Gleichzeitig wird die Nord-Süd-Achse für Fußgänger zwischen Gostenhof und Altstadt direkt angebunden. Auch die Begrünung entwickelt sich entsprechend nach Osten weiter und schafft einen komplett neuen Eindruck des Platzes. Die Schilderbrücken werden angepasst.
Die Anzahl der Stellplätze verringert sich von 85 auf 33. Dabei werden die Liefermöglichkeiten auf der Nord- und Südseite gewürdigt, so dass Störungen im fließenden Kraftfahrzeugverkehr minimiert werden. Die Carsharing-Station entsteht in der Gostenhofer Hauptstraße mit vier Stellplätzen neu.

Radverkehr:
Für den Radverkehr sind ausgebaute oder neue Zweirichtungsradwege mit Verknüpfungen an die anschließenden Wege rund um den Plärrer eingeplant. Neu sind Radwegverbindungen vom Fürther Tor nach Westen und Süden bis zur Fürther Straße und der südliche Lückenschluss zwischen Rothenburger Straße und Gostenhofer Hauptstraße als Zweirichtungsradweg. Die Breite der Radwege wird - soweit möglich - an die Erfordernisse bzw. die Funktion und Netzbedeutung angepasst. Abstellanlagen werden dezentral angeordnet. Die Plärrerinsel selbst

bleibt radverkehrsfrei. Die Anzahl der Fahrradstellplätze erhöht sich von ca. 99 auf ca. 158. Die Planung wurde mit dem ADFC abgestimmt.

Fußgänger:
Alle heute vorhandenen Fußwegbeziehungen werden erhalten und je nach Platzverfügbarkeit verbessert. Für den Fußgängerverkehr ist eine neue, direkte signalisierte Führung von der Platzinsel zur Ludwigsstraße geplant. Die Platzfläche wird barrierefrei überquerbar. Durch die Gestaltung wird die Aufenthaltsqualität spürbar erhöht.

Funktionsgebäude:
Das Funktionsgebäude steht als zentrales Bauwerk auf der Plärrerinsel und bildet das Bindeglied zwischen dem parkähnlichen, begrünten Teil (Aufenthaltsbereich) und den verkehrlich geprägten Bereichen (Transitzone) der großen Plärrerinsel. Das eingeschossige Pavillon-Gebäude mit Gründach, das an den ehemaligen Plärrer-Automaten erinnert, beinhaltet den Pausenraum für das Fahrpersonal mit angeschlossenem Technikraum, eine Packstation, einen T-Store mit Ticketverkauf und öffentliche Toiletten. Die WC-Einheiten sind einzeln zum belebten Teil des Platzes hin orientiert, um soziale Kontrolle zu gewährleisten und uneinsehbare Bereiche zu vermeiden. Das sanierungsbedürftige und nur bedingt barrierefreie WC im Untergeschoss des U-Bahnhofs Plärrer wird stillgelegt.



Funktionsgebäude mit Sitzbereich und Wasserspiel (Bild: WGF Nürnberg)

Haltestellenüberdachungen:
Für ein witterungsgeschütztes Warten und Umsteigen werden im Bereich der Bahnsteige Überdachungen vorgesehen. Über dem bestehenden Bauwerk zur Entrauchung (Lamellenbauwerk) wird die Überdachung als offene Pergola ohne Dachfüllungen fortgeführt. Die Glaselemente der Überdachung können mit einer integrierten PV-Anlage ausgestattet werden. Die Dächer für die Bushaltestelle im südlichen Bereich der Plärrerinsel sind gestalterisch in das Konzept integriert.

Platzgestaltung, Begrünung, Denkmäler „Transit“ und Eisenbahndenkmal:
Die „Plärrerinsel“ wird durch ein sandsteinfarbenes Asphaltband gefasst, das zusammen mit dem polygonalen Pflaster Bezug auf den charakteristischen Sandstein der Nürnberger Altstadt nimmt. Die Plärrerinsel gewinnt deutlich an Grünflächen, indem bestehende Hochbeete zusammengeführt werden. Im Herzen des grünen Platzes, beim T-Store, entsteht ein Wasserspiel mit Fontänen, das in den Sommermonaten zum Spielen und Verweilen einlädt. Die vorhandenen Platanen werden behutsam in die Neuplanung eingebunden und durch zusätzliche Baumpflanzungen ergänzt. Diese im Bereich des Plärrers ca. 100 neuen Bäume tragen nicht nur zur ökologischen Vielfalt bei, sondern geben dem Plärrer das grüne Erscheinungsbild, wie es in der Bürgerbefragung gewünscht wurde.



Das grüne Herz des Platzes (Bild: WGF Nürnberg)

Das Denkmal „Transit“, zum Gedenken an die Zwangsarbeiter, wird freigestellt und dadurch besser wahrgenommen. Eine Stele zur Information soll im weiteren Planungsverlauf gestaltet werden. An den Bahnhof der ersten Deutschen Eisenbahn, die vom Plärrer nach Fürth fuhr, soll ein Denkmal erinnern. Ein Standort dafür ist im nordwestlichen Teil der Plärrerinsel vorgesehen. Die Gestaltung wurde mit dem Behindertenrat abgestimmt.



Blick von der Altstadt kommend auf das freigestellte Denkmal „Transit“ (Bild: WGF Nürnberg)

Beleuchtung:
Die Beleuchtung ist ein wichtiger Aspekt bei der Planung und trägt maßgeblich zur Sicherheit bei. Die Anforderungen und Qualitätsmerkmale hierfür sind in der europäischen Norm EN 13201 definiert und werden für den Bereich der Straßenbahnhaltestelle durch die DIN 5648 ergänzt. Auf der Plärrerinsel kommt zusätzlich ein gestalterischer Aspekt der Beleuchtung zum Tragen. Die Auswahl der eingesetzten Leuchten orientiert sich am Gestaltungshandbuch der Stadt und wird in enger Abstimmung mit der Freiraumplanung vorgenommen. Dadurch erfüllen die Leuchten nicht nur sicherheitsrelevante Funktionen, etwa durch die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls, sondern tragen gleichzeitig zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich bei.

Sicherheit:
Öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität werden von der Bevölkerung akzeptiert und vielfältig belebt. Wichtig für das Sicherheitsgefühl und die Nutzung des Platzes sind die Übersichtlichkeit und die Orientierung. Die Neugestaltung des Plärrers geht daher von einer Zonierung aus. Die Bereiche für den ÖPNV mit ihren Umsteigebeziehungen und Wartebereichen sind klar erkennbar, ebenso wie die begrünten Bereiche. Durch die Vielzahl der neuen Bäume mit ihren Kronen erhält der Platz Struktur, ohne die Sichtbeziehungen zu stören und Angsträume zu schaffen. Die öffentlichen WCs befinden sich im Funktionsgebäude der VAG. Der Zugang zu den WC-Einheiten erfolgt jeweils direkt von der belebten Seite das Gebäudes aus. Dies garantiert soziale Kontrolle und vermeidet uneinsehbare Zugangsbereiche. Für das Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit sorgt ein Beleuchtungskonzept, das im weiteren Planungsprozess noch erarbeitet wird.
Die barrierefreie Gestaltung des Platzes mit den Haltestellenbereichen, dem Café, den Sitzmöglichkeiten im Schatten der Bäume und dem Wasserspiel macht den Plärrer für alle Gruppen der Bevölkerung gut nutzbar und attraktiv.
Die Planungen zur Umgestaltung wurden mit der Polizei Nürnberg besprochen und werden durch diese befürwortet. Es wurden geeignete Wege gefunden, mit dem Thema Überfahrtaten umzugehen.

- **Ablauf der Maßnahme**
  Die Umgestaltung erfolgt in mehreren Bauphasen. Der Plärrer bleibt während der gesamten Bauzeit für den Kraftfahrzeugverkehr eingeschränkt befahrbar. Um den Zeitraum des Schienenersatzverkehrs möglichst kurz zu halten und auf die Phasen der Umbindung der Gleise zu beschränken, wird die Straßenbahn über die zukünftigen Wendegleise umgeleitet. Der Zugang zur U-Bahn bleibt bestehen. Der Aufzug zur U-Bahn ist bis auf kurze Intervalle in Betrieb und der barrierefreie Zugang somit gewährleistet.

- **Dauer der Maßnahme**
  Aus heutiger Sicht ist im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren und die anstehenden Zuwendungsanträge ein frühester Baubeginn Anfang 2027 möglich. Dies setzt eine positive Beschlussfassung zur Variante A voraus. Abhängig von den Ergebnissen der laufenden Gespräche mit den Spartenträgern wird von einer Bauzeit von insgesamt drei Jahren ausgegangen, so dass eine Inbetriebnahme zum Ende der Bausaison 2029 angestrebt wird. Damit wird auch gewährleistet, dass Kollisionen mit der geplanten Urbanen Gartenschau vermieden werden und die derzeit gesetzlich befristeten Mittel der Grunderneuerungsförderung nach GVFG abgerufen werden können.

- **Förderung**
  Für die Variante A werden Fördermittel gem. Zuwendungsrichtlinie (RZ)-ÖPNV für die Straßenbahn und U-Bahn (Grunderneuerung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse) und RZ-Stra für die Radwege und die Busspur auf der Plärrerinsel bei der Regierung von Mittelfranken beantragt. Durch die Kombination der U-Bahn- und Straßenbahn-Erneuerung kann ein gemeinsamer Zuwendungsantrag gestellt werden, der die Mindestvorhabengrenze erreicht. Zudem ist im Rahmen der Städtebauförderung die Neugestaltung der Platzfläche förderfähig. Die Förderquoten bewegen sich voraussichtlich zwischen 50% und 75% bezogen auf die förderfähigen Kosten. Als Voraussetzung für den Abruf der Fördergelder für die Grunderneuerung der Straßenbahn ist zwingend eine Inbetriebnahme bis 31.12.2030 erforderlich.

Variante B ist die gem. den Wünschen des Rates reduzierte Version der Variante A.

- **Beschreibung der Maßnahme**
  Straßenbahn:
  Die Betriebsanlagen der Straßenbahn werden komplett neugestaltet und den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen angepasst. In neuer Gleislage entstehen vier barrierefreie überdachte Bahnsteige mit kurzen Umsteigewegen zu Bus und U-Bahn. Statt der vorhandenen Wendeschleife um den ehemaligen Brunnen wird ein separates Wendegleis für jede Richtung an der Nordseite der Insel bzw. im Spittlertorgraben angelegt. Die Betriebsabwicklung der VAG wird – vor allem bei störungsbedingten Ersatzverkehren – erheblich verbessert. Zudem verbessert sich die Fahrgastlenkung zu wendenden Zügen dahingehend, dass Fahrgäste sich beim Einsteigen nicht darum kümmern müssen, von woher der Zug kommt. Auch die beiden Wendeschleifen haben barrierefreie Haltestellen für den Bedarfsfall. Die Anlagen genügen auch zukünftigen Entwicklungen, z.B. in Bezug auf die Stadt-Umland-Bahn.

  Busse:
  Die Haltestellen der Busse verbleiben im Bereich neben dem ehemaligen Brunnen. Sie können aus Platzgründen wegen der benötigten Flächen für das Anfahren und Verlassen der Haltestellenbereiche nicht barrierefrei ausgebaut werden. Die Plärrerinsel bleibt bis auf geringe höhenmäßig notwendige Anpassungen in ihrem Bestand erhalten.

  Kraftfahrzeuge:
  Die Verkehrsflächen für den Kraftfahrzeugverkehr werden lediglich soweit wie nötig an die neue Gleislage angepasst. Die Lichtsignalanlagen müssen trotzdem vollständig erneuert werden. Der U-Turn wird nicht umgesetzt. Die drei schwach ausgelasteten Linksabbiegespuren von der Plärrer-Südseite nach Norden bleiben unangetastet. Die Schilderbrücken West und Nord werden versetzt bzw. neu errichtet.

  Radverkehr:
  Die Radverkehrsanlagen bleiben bis auf geringe notwendige Anpassungsmaßnahmen im Bestand erhalten. Verbesserungen sind in der Variante B aus Kostengründen nicht vorgesehen. Um wenigstens für den Radverkehr von der Rothenburger Straße Richtung Norden ein Angebot zu schaffen, kann die Parallelfahrbahn in Höhe Am Plärrer Nr.10 – Nr.12 für den Kfz-Verkehr geschlossen und für Radfahrende frei gegeben werden. Dafür wäre dann zusätzlich die Freigabe der Gehwegfurten für Radfahrende im Bereich der Kreuzung Südliche Fürther Straße notwendig. Die entfallenden Stellplätze innerhalb der Parallelfahrbahn können durch die

Markierung einer Längsparkbucht am Fahrbahnrand und die Verschiebung der Fahrspuren Richtung Osten teilweise kompensiert werden.
Der in Variante A geplante Radweg in Höhe der Anwesen Nr. 25 bis Nr. 33 kann durch die Wegnahme einer Fahrspur mittels Markierungen in reduzierter Breite von 2,25 m innerhalb der vorhandenen Längsparkbucht umgesetzt werden. Dafür ist der Ausbau der Pflasterfläche in Teilbereichen notwendig. Auch die Parkflächen könnten bis zu einem endgültigen Ausbau mittels Markierung eingerichtet werden.

Fußgänger:
Die Fußwege werden, soweit nötig, angepasst. Eine geordnete Führung der Fußgängerströme wird aber aufgrund der Platzgestaltung im Bereich der Bushaltestellen nur eingeschränkt möglich sein.

Funktionsgebäude:
Der benötigte Pausenraum für das Fahrpersonal mit T-Store wird in einer Minimalvariante in einem Zweckbau im Bereich des ehemaligen Brunnens untergebracht. Das öffentliche WC auf dem Platz entfällt. Die bestehenden WCs im Untergeschoss des U-Bahnbauwerks sind sanierungsbedürftig und müssen erneuert werden. Eine Packstation wird nicht errichtet.

Haltestellenüberdachungen:
Die Überdachung am nördlichen U-Bahnaufgang wird soweit abgeschnitten, wie es für den Lichtraum der Straßenbahn notwendig ist. Die Stützen der Überdachung am südlichen U-Bahnaufgang stehen im Sicherheitsraum der Straßenbahn. Die Überdachung muss daher entfernt und ersetzt werden. Die Haltestellen werden mit Standardwartehallen der VAG ausgestattet.

Platzgestaltung, Begrünung, Denkmäler „Transit“ und Eisenbahndenkmal:
Von den Bestandsbäumen am Plärrer müssen ca. 10 entfallen und, soweit möglich, an anderer Stelle ersetzt werden. Aus verkehrlichen Gründen müssen Flächen zusätzlich versiegelt werden. Zusätzliche Neuplanzungen erfolgen nicht. Im Bereich des Hochbeets am Denkmal „Transit“ muss nach der Sanierung der U-Bahndecke eine neue Lösung für den Anprallschutz bzw. eine Absturzsicherung geschaffen werden.

Beleuchtung:
Die Beleuchtung erfolgt gemäß den Anforderungen und Qualitätsmerkmalen der europäischen Norm EN 13201 bzw. für den Haltestellenbereich der Straßenbahn nach DIN 5648.

Sicherheit:
Die Lage der Haltestellen von Bussen und Straßenbahnen hat eine unübersichtliche Fahrgastlenkung zur Folge. Die Orientierung auf dem Platz bleibt erschwert. Eine geordnete Führung der Fußgängerströme ist nur eingeschränkt möglich.

- **Ablauf und Dauer der Maßnahme**
  Die Umgestaltung und Sanierung erfolgt ebenfalls in mehreren Bauphasen. Der grundsätzliche Ablauf entspricht der Variante A, wobei durch den geringeren Baumfang im Straßen- und Platzbereich Bauphasen verkürzt werden. Der Plärrer bleibt während der gesamten Bauzeit für den Kraftfahrzeugverkehr eingeschränkt befahrbar. Die Straßenbahn verkehrt eingeschränkt wie in Variante A. Der Zugang zur U-Bahn bleibt bestehen. Der Aufzug zur U-Bahn ist bis auf kurze Intervalle in Betrieb und der barrierefreie Zugang gewährleistet. Alle Flächen werden wie im Bestand wiederhergestellt, sofern dies mit der veränderten Gleislage möglich ist.

- **Förderung**
  Für die Variante B werden Fördermittel gem. RZ-ÖPNV für die Straßenbahn und U-Bahn (Grunderneuerung und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse) bei der Regierung von Mittelfranken beantragt. Durch die Kombination der U-Bahn- und Straßenbahn-Erneuerung kann ein gemeinsamer Zuwendungsantrag gestellt werden, der die Mindestgrenze erreicht. Die Förderquoten bewegen sich voraussichtlich zwischen 50% und 75% bezogen auf die förderfähigen Kosten. Als Voraussetzung für den Abruf der Fördergelder für die Grunderneuerung der Straßenbahn ist zwingend eine Inbetriebnahme bis 31.12.2030 erforderlich. Fördermittel für die Städtebauförderung und Fördermittel RZ-Stra für die Radwege können in dieser Variante nicht beantragt werden.

Variante C ist eine 1:1 Wiederherstellung des Plärrers.

- **Beschreibung der Maßnahme**
  Straßenbahn und Bus:
  Die Variante geht von einer 1:1 Wiederherstellung des Plärrers in mehreren Bauphasen ohne Begrünungs-/Gestaltungsmaßnahmen aus. Der Standort der Bushaltestellen bleibt im Bestand erhalten. Diese können aus Platzgründen wegen der benötigten Flächen beim Anfahren und Verlassen der Haltestellenbereiche nicht barrierefrei ausgebaut werden. Nachdem im Bereich der Straßenbahnhaltestellen nur Teilbereiche von der Sanierung der U-Bahndecke betroffen sind und die Lage der Gleise nicht verändert wird, ist kein barrierefreier Ausbau möglich.
  Die bestehenden Probleme im Betrieb bleiben bestehen: Es kommt zu Fahrzeitverlusten aufgrund zu geringer Kapazitäten und durch die erforderliche besondere Rücksichtnahme aufgrund von ungeordnet querenden Fahrgästen. Die Fahrgastlenkung ist ungeordnet. Die lediglich rudimentäre Barrierefreiheit führt zu Komfort- und Geschwindigkeitseinbußen. Die Funktionalität ist im Falle von Schienenersatzverkehr (SEV) oder Störungen erheblich eingeschränkt.

  Kraftfahrzeuge:
  Es werden keine Veränderungen vorgenommen

  Radverkehr:
  Auf die Ergänzung und Verbesserung von Radwegen wird verzichtet. Eine provisorische Lösung durch Markierung und (Zweirichtungswege!) Baken ginge zwar eventuell auf Teilen der freien Strecke, nicht jedoch im Zu- und Ablauf der Lichtsignalanlagen. Dort ist wegen der geänderten Signalstandorte, der Erkennbarkeit von Rad- und Fußverkehrsanlagen und der Barrierefreiheit ein Umbau zwingend erforderlich. Die Planung könnte im Rahmen eines neuen Projekts erstellt werden.

  Fußgänger:
  Es ergibt sich keine Verbesserung, da sich die Raumaufteilung auf der Platzinsel nicht verändert.

  Funktionsgebäude:
  Der benötigte Pausenraum für das Fahrpersonal mit T-Store wird in Minimalvariante in einem Zweckbau im Bereich außerhalb des U-Bahnbauwerks untergebracht. Das öffentliche WC auf dem Platz entfällt. Die bestehenden WCs im Untergeschoss des U-Bahnbauwerks sind sanierungsbedürftig und müssen erneuert werden. Eine Packstation wird nicht errichtet.

  Haltestellenüberdachungen:
  Der Ist-Zustand wird wiederhergestellt.

Platzgestaltung, Begrünung, Denkmäler „Transit“ und Eisenbahndenkmal:
Der Ist-Zustand wird wiederhergestellt.

Beleuchtung:
Der Ist-Zustand wird wiederhergestellt.

Sicherheit:
Es werden keine Veränderungen vorgenommen.

- **Ablauf und Dauer der Maßnahme**
  Der Straßenbahnverkehr auf dem Plärrer (Linien 4, 6, 10) wird für ca. 10,5 Monate vollständig eingestellt und durch Busse ersetzt. Die Anlagen der Straßenbahn werden abgebaut und das U-Bahnbauwerk freigelegt. Nach Sanierung des U-Bahnbauwerks und der Hohlraumsanierung entlang des U-Bahnbauwerks werden die Gleise der Straßenbahn in jetziger Lage neu verlegt.

- **Förderung**
  Für die Variante C werden Fördermittel gem. RZ-ÖPNV für die Straßenbahn und U-Bahn (Grunderneuerung) bei der Regierung von Mittelfranken beantragt. Durch die Kombination der U-Bahn- und Straßenbahn-Erneuerung kann ein gemeinsamer Zuwendungsantrag gestellt werden, der die Mindestgrenze erreicht. Die Förderquote beträgt voraussichtlich 50% bezogen auf die förderfähigen Kosten. Als Voraussetzung für den Abruf der Fördergelder für die Grunderneuerung der Straßenbahn ist zwingend eine Inbetriebnahme bis 31.12.2030 erforderlich. Fördermittel für die Städtebauförderung und Fördermittel RZ-Stra für die Radwege können in dieser Variante nicht beantragt werden.

  Aufgrund ihres maroden bzw. veralteten Zustands wurden die Erneuerung der Betriebsanlagen der Straßenbahn und der Lichtsignalanlagen in die Variante C aufgenommen. Auch eine Sanierung der Hohlräume / Absenkungen rund um den U-Bahnhof ist in jeder Variante erforderlich. Diese Maßnahmen müssten sonst außerhalb dieses Projekts erfolgen.

Schienenersatzverkehr (SEV)

Varianten A und B

In den Varianten A und B wird für die notwendige Freilegung des U-Bahnhofs zur Abdichtungssanierung auf der Mittelinsel eine Gleisumfahrung errichtet. Insofern sind Phasen mit einem Schienenersatzverkehr für die Straßenbahn auf die Zeiträume beschränkt, in denen eine Gleis- und Fahrleitungserneuerung auf den Zulaufstrecken (Spittlertorgraben, Steinbühler Straße, Plärrer Ost) stattfindet und das Provisorium angebunden wird. Weitgehend kann dabei SEV vom Plärrer Richtung Norden oder Richtung Süden eingerichtet werden.

Variante C

In Variante C können der Plärrer und die Straßenbahnwendeschleife während der gesamten Abdichtungssanierung auf der Mittelinsel aus **keiner** Richtung angefahren werden. Es muss hier ein längerer SEV im gesamten Bereich zwischen Landgrabenstraße und Westfriedhof bzw. Friedrich-Ebert-Platz eingerichtet werden. Hieraus ergeben sich neben Kapazitätsproblemen bei den erforderlichen Busleistungen und entsprechenden Einschränkungen für die Fahrgäste auch erhebliche Mehrkosten von ca. 12 Mio. Euro. Die Kostenermittlung basiert auf einem konservativen Ansatz (u.a. pro Tag prozentual gleicher Fahrgastverlust wie in den Varianten A und B trotz deutlich längerem SEV-Zeitraum). Es bestehen zwei wesentliche Risiken, die die Mehrkosten noch erhöhen könnten: Die Kosten

für Fremdleistungen von Busunternehmen, die je nach deren Auslastung stark schwanken, sowie der tatsächliche Zeitraum des SEVs (pro Monat Verlängerung fallen ca. 1,8 Mio. Euro Mehrkosten an).

Variantenunabhängige Maßnahmen

Neben der Sanierung des U-Bahnhofes – einschließlich der Freilegung und Wiederherstellung der Oberfläche – sind folgende Maßnahmen bei allen drei Varianten technisch notwendig:

Grunderneuerung der Betriebsanlagen Straßenbahn

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 sowie die dazugehörigen Fahrleitungsanlagen. Diese Arbeiten wurden in Teilbereichen seit etwa einem Jahrzehnt aufgeschoben, um Synergieeffekte mit der Sanierung des U-Bahnhofes nutzen zu können.

Pausenraum für das Fahrpersonal

Der geplante Pausenraum für das Fahrpersonal ist aus Sicht der VAG in jedem Fall nötig, um für das Personal attraktive und zeitgemäße Bedingungen zu schaffen und geplante Flächenkonsolidierungen am bisherigen Fahrpersonalstandort auszugleichen. Der vorgesehene T-Store wird von der VAG als Kundenservice analog bestehender Standorte ebenfalls in allen Varianten weiterverfolgt.

Unterwerk

Die Errichtung eines Unterwerks für die Stromversorgung der Straßenbahn ist unabhängig von der Entscheidung für eine Variante notwendig. Das bestehende Unterwerk stammt aus der Zeit des U-Bahn-Baus und ist erneuerungsbedürftig. In Abstimmung mit der Technischen Aufsichtsbehörde ist eine Entflechtung der Unterwerke U-Bahn / Straßenbahn vorgesehen.

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 Maßnahmen am Plärrer soll der Untergrund dahingehend saniert werden (Hohlraumsanierung).

Luftreinhaltung

Der Verkehr ist die bedeutendste NO_2-Emissionsquelle des Stadtgebiets. Der Plärrer ist einer der Hauptverkehrsknotenpunkte Nürnbergs und der sich anschließende Frauentorgraben gehört zu den drei am stärksten mit NO_2-Immissionen belasteten Straßenzügen der Stadt. Mit den verschiedenen Varianten gehen unterschiedliche Änderungen der Verkehrsströme einher. NO_2-Modellrechnungen zeigen, dass bei Variante A an allen bis auf zwei Straßenabschnitten geringere NO_2-Emissionen als bei Variante C auftreten. Die Emissionen können bei Variante A gegenüber Variante C je Straßenabschnitt um bis zu 15% gesenkt werden. Für Variante B liegt keine Verkehrsprognose vor, so dass dazu keine vergleichbare Aussage möglich ist.

Ab 2030 müssen neue Grenzwerte für NO_2 und weitere Luftschadstoffe eingehalten werden. Die neuen NO_2-Grenzwerte werden für Nürnberg ohne gezielte Maßnahmen zur Senkung der Schadstoffbelastung mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten werden können, so dass eine Variantenentscheidung unbedingt zugunsten der emissionsärmeren Variante getroffen werden sollte.

Stadtklima

Die Daten zum Stadtklima weisen den Plärrer als einen Platz aus, der sich hinsichtlich der Hitzebelastung in der zweithöchsten Kategorie befindet. Hohe Temperaturen begünstigen im Sommer die Bildung von Ozon, so dass sich dort lokale Hotspots ausbilden können. Angesichts des Fahrgastspektrums der VAG muss damit gerechnet werden, dass auch vulnerable Gruppen der Bevölkerung dieser Situation am Plärrer ausgesetzt sind. Eine Entsiegelung und Begrünung wie bei Variante A würde dem vorteilhaft entgegenwirken.

Abwicklung der Maßnahme

Im Hinblick auf die personellen Kapazitäten beim SÖR ist in Abstimmung mit SÖR vorgesehen, dass die VAG die Gesamtprojektleitung für die Maßnahme übernimmt. Delegierbare Bauherrenaufgaben werden nach Möglichkeit an externe Büros vergeben. Die in einigen Fällen bereits erprobte Bearbeitung über die im Projekt ohnehin extrem betroffene VAG macht eine zeitnahe Realisierung möglich.

Überblick Varianten

Variante A	Variante B	Variante C
Beschreibung der Maßnahme		
• Straßenbahn in neuer Gleislage mit neuen vollständig barrierefreien Bahnsteigen	• Straßenbahn in neuer Gleislage mit neuen vollständig barrierefreien Bahnsteigen	• Straßenbahn in alter Gleislage, jedoch umfassende Erneuerung aus Gründen des Verschleißes; keine Barrierefreiheit möglich
• Neue barrierefreie linienreine Bussteige	• Busse auf dem Platz, keine Barrierefreiheit möglich	• Busse auf dem Platz, keine Barrierefreiheit möglich
• Bahnsteigüberdachungen für Straßenbahn und Busse	• Standardwartehallen	• Standardwartehallen (für Bestand, d.h. nicht für alle Straßenbahnsteige)
• Umbau der Flächen Kfz, U-Turn, schlüssiges Verkehrskonzept	• Anpassung der Fahrbahnen soweit notwendig, kein schlüssiges Konzept bezüglich Abwicklung und Leistungsfähigkeit	• Überdimensionierte Flächen für Kfz wie im Bestand
• Radwege	• keine Verbesserung der Rad- und Fußwege; provisorische Ergänzung Radweg Südseite möglich	• keine Verbesserung der Rad- und Fußwege
• Funktionsgebäude mit Fahreraufenthaltsraum, T-Store, öffentl. WC und Packstation (Schließung WC im Untergeschoss)	• Container mit Fahreraufenthaltsraum und T-Store ohne WC und Packstation (Sanierung WC im Untergeschoss)	• Container mit Fahreraufenthaltsraum und T-Store ohne WC und Packstation (Sanierung WC im Untergeschoss
• Gestaltung, Begrünung, Bäume, Entsiegelung; Vergrößerung der Platzinsel nach Osten	• keine Gestaltung, zusätzliche Versieglung notwendig, Wegfall von Bäumen mit Ersatz an anderer Stelle soweit möglich	• Wiederherstellung des Ist-Zustands
• Hohlraumsanierung	• Hohlraumsanierung	• Hohlraumsanierung
• Unterwerk	• Unterwerk	• Unterwerk

Kosten
Der Kostenvergleich basiert auf Nettokosten, da die VAG und Teile der städtischen Dienststellen vorsteuerabzugsberechtigt sind. Soweit bauende Dienststellen nicht vorsteuerabzugsberechtigt sind, ist die Mehrwertsteuer bei der Budgetplanung zu berücksichtigen. Auf die Vergleichstabelle (Kostenvergleich der Varianten), die als Anlage zur Beschlussvorlage beigefügt ist, wird an dieser Stelle aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet.

Die Förderkulissen sind konservativ gerechnet, ein Anteil des Konjunkturpakets der Bundesregierung ist nicht hinterlegt.

Variante	A	B	C
Gesamtkosten vor Abzug Fördermittel	67,5	55,2	57,1
mögliche Zuschüsse	14,0	10,0	9,3
Förderquote	*21%*	*18%*	*16%*
Gesamtkosten nach Abzug Fördermittel	*53,5*	*45,2*	*47,8*
Eigenanteil Stadt Nürnberg	29,9	23,3	14,5
Eigenanteil VAG	23,6	21,9	33,3
alle Kostenangaben NETTO in Mio. EUR			
Preisstand Juli 2025			

Aus Sicht der Verwaltung ist Variante C, minimaler Ansatz, schon fiskalisch nicht sinnvoll und daher nicht weiter zu verfolgen. Variante A (Beschlusslage) erzeugt einen enormen integrativen, städtebaulichen, stadtökologischen und verkehrlichen Mehrwert. Dieser überwiegt trotz Gesamtmehrkosten von z. Zt. ca. acht Mio. Euro die „kleinen“ Lösung so sehr, dass insbesondere in Hinblick auf zu erwartende Zuschüsse aus dem Konjunkturpaket des Bundes dringend zum Beschluss der Variante “A“ geraten wird.

Zeitliche Umsetzung
Sofern der Baubeginn Anfang 2027 erfolgen kann (möglich mit Variante A), wird eine Inbetriebnahme Ende der Bausaison 2029 und somit vor dem Beginn der Urbanen Gartenschau erreichbar. Ein Förderschaden durch die gesetzlich befristeten Mittel der Grunderneuerungsförderung würde vermieden.



Plärrer heute (Foto: pbconsult)



Plärrer Variante A (Foto: pbconsult)

Fazit
Die Umsetzung der Variante A kostet den Kernhaushalt zwar nach aktuellem Wissenstand etwa acht Mio. Euro mehr als die Variante B, sie bietet aber erhebliche Vorteile:

- Nur bei dieser Variante in veränderter Gleislage und einer Verlegung der Bussteige ist eine vollständige **Barrierefreiheit** auf dem Plärrer möglich. Gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) das Ziel verankert, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dieses Ziel ist auch im Nahverkehrsplan Nürnberg entsprechend hinterlegt. Aufgrund wirtschaftlicher Zwänge wurde die Umsetzung der Barrierefreiheit für den Plärrer auf den Zeitraum der anstehenden Sanierungsmaßnahme verschoben, um Synergien zu nutzen und die Effizienz der Baumaßnahme zu erhöhen. Die Barrierefreiheit würde nun im Zuge dieser Sanierung vollständig hergestellt.
- Nur bei dieser Variante sind ausgebaute oder neue **Zweirichtungsradwege** mit Verknüpfungen an die anschließenden Wege rund um den Plärrer realisierbar, ebenso wie Radwegverbindungen vom Fürther Tor nach Westen und Süden bis zur Fürther Straße und der südliche Lückenschluss zwischen Rothenburger Straße und Gostenhofer Hauptstraße als Zweirichtungsradweg.
- Die Neuordnung der Plärrerinsel stellt sicher, dass die Anforderungen an den ÖPNV auch zukünftig erfüllt werden. Durch **verbesserte Orientierung**, Neugliederung und **Begrünung** steigen Aufenthaltsqualität und **Sicherheit**. Dies entspricht dem Ergebnis der Bürgerbefragung.
- Die Variante A erreicht mit etwa **100 Bäumen ein Optimum**, in B werden etwa ein Dutzend Bäume entfallen müssen. In Variante C werden keine neuen Bäume gepflanzt.

Variante B ist zwar funktionsfähig, aber deutlich schlechter als Variante A und ermöglicht keine vollständige Barrierefreiheit, weniger Bäume sowie keine umfassende Verbesserung von Sicherheit und Orientierung am Plärrer.

Nach der öffentlichen Beteiligung im Jahr 2020, der Durchführung des wettbewerblichen Verfahrens im Jahr 2021, dem Beschluss des Rahmenplans und der Weiterentwicklung und Abstimmung der Planung liegt nun mit der Variante A eine der historischen und städtebaulichen Bedeutung des Platzes angemessene Planung vor.

Die Baumaßnahme wird zu Behinderungen führen. Es bleiben jedoch alle verkehrlichen Verknüpfungen erhalten. Die Entscheidung für eine Variante sollte nicht an der Dauer der Baustelle festgemacht werden. Der Plärrer hat diese Verbesserungen verdient und die Einschränkungen sind absolut gerechtfertigt. Alle verkehrlichen Verknüpfungen bleiben auch während der Bauzeit erhalten.

Die Verwaltung empfiehlt, diese Planung zu realisieren und den Plärrer in einen zeitgemäßen und attraktiven Zustand zu überführen. Dabei soll das neu aufgelegte Konjunkturpaket des Bundes maximal genutzt werden.