

RAHMENPLAN PLÄRRER 2021

Präsentation Juni 2021

| realgrün Landschaftsarchitekten mit
brenner bernard ingenieure



Der Plärrer wird grün

Vorstellung der Rahmenplanung

Am 14. November 2019 hatte der Stadtplanungsausschuss die Durchführung eines wettbewerblichen Workshopverfahrens als Mehrfachbeauftragung beschlossen. Ziel war die Erarbeitung eines Rahmenplans als Grundlage für die weitere Planung. Dieses Verfahren ist nun abgeschlossen und der Rahmenplan liegt vor.

Anlass der Planung

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

Neben den 2015 beschlossenen allgemeinen Sanierungszielen muss die U-Bahn-Haltestelle Plärrer dringend saniert werden.

Bei den regelmäßigen Bauwerksprüfungen und -begehungen wurde ein Wassereindring ins U-Bahnbauwerk festgestellt. Dies ist auf eine undichte Abdichtung oberhalb der Bauwerksdecke zurückzuführen. Die Abdichtung muss erneuert werden. Hierfür ist wiederum zunächst der über der Decke liegende Straßenaufbau bzw. Gleisober- und unterbau zurückzubauen und bis auf die Decke abzugraben. Diese notwendigen Baumaßnahmen will die Verwaltung in Abstimmung mit der VAG nutzen, um die Anordnung der Gleise und der Haltestellen von Straßenbahnen und Bussen

entsprechend den heutigen und zukünftigen betrieblichen Anforderungen neu zu ordnen und barrierefrei zu gestalten. Gleichzeitig soll den Fahrgästen von Straßenbahnen und Bussen Schutz vor der Witterung geboten werden. Die Umgestaltung des Plärrers eröffnet die große Chance, dem Platz durch gestalterische und funktionale Aufwertung ein neues, qualitätsvolles und zeitgemäßes Image im Sinne der Entwicklungsziele aus INSEK und Stadterneuerung zu geben und die Sanierungsziele umzusetzen.

Der Plärrer

Entwicklung zum Verkehrsknotenpunkt
Der Nürnberger Plärrer hat eine lange Tradition als Verkehrsknotenpunkt. Vom Plärrer fuhr am 7. Dezember 1835 als erste deutsche Eisenbahn die Ludwigseisenbahn nach Fürth, gezogen vom „Adler“. Ab dem 13. November 1881 war der Plärrer außerdem Knotenpunkt der Pferdebahn. Anfangs waren es zwei, mit der Einführung des elektrischen Straßenbahnbetriebs 1896 fünf und in den 1930ern waren es schließlich bis zu dreizehn Linien, die den Plärrer anfahren. In den Kriegsjahren wurde der Plärrer zerstört, jedoch konnte bereits am 13. Juni 1945 der Straßenbahnbetrieb wieder aufgenommen werden. Nach Abschluss des Netzwiederaufbaus stieg die Zahl der Linien, die den Plärrer anfahren, wieder auf maximal 13 an.

Die 1972 in Betrieb genommene U-Bahnlinie U1 erreichte am 20. September 1980 den Plärrer. Im Jahr 1984 ging der Abzweig der U2 in Richtung Südwesten in Betrieb. Der mit dem Bau der U-Bahn verbundene Wegfall von Straßenbahnlinien hinterließ seine Spuren, da von den verbliebenen Straßenbahnlinien heute nur noch die Linien 4 und 6 den Plärrer anfahren. Zudem ist der Plärrer Ausgangspunkt der Bus-



Übersichtsplan
Plärrer
Bild: realgrün

linien 34 Richtung Friedrich-Ebert-Platz sowie 36, die vom Plärrer in Richtung Doku-Zentrum fährt und dabei an einem der Großteil der Nürnberger Sehenswürdigkeiten vorbeifährt. Seit zwei Jahren startet am Plärrer auch die Kleinbuspendellinie 84 zur Erlerklinik.

Der Umbau der Straßenbahn-Anlagen im Zuge der Oberflächenwiederherstellung nach Fertigstellung des U-Bahnhofs geschah mit Aussicht auf eine baldige Stilllegung des Nürnberger Netzes nach Fertigstellung einer geplanten U-Bahnlinie 3 durch die Südstadt und nach Wetzendorf zu einer damals geplanten Großwohnsiedlung oder (spätere Planung) nach Thon, wo heute die Straßenbahn in Richtung Erlangen strebt. Insofern wurde der Schwerpunkt der Verkehrsanlage Plärrer mehr auf großzügig dimensionierte Fahrbahnen für den Kraftfahrzeugverkehr als auf attraktive Straßenbahn- und Bushaltestellen gelegt. Seit dem Jahr 1994, in dem der Beibehalt der Nürn-

berger Straßenbahn beschlossen wurde, hat sich am Plärrer nicht viel getan. Zwar wurden die beiden regelmäßig befahrenen Richtungsbahnsteige barrierefrei ausgebaut, aber die grundsätzlichen betrieblichen Mängel wurden nicht beseitigt.

Für den Radverkehr wurden zwar einige Verbindungen am Plärrer realisiert; eine komplette Ausstattung mit Radwegen wurde jedoch mit den Planungen der 1970er Jahre versäumt.



Der Plärrer heute

Der Plärrer ist heute sowohl für den Individualverkehr und ÖPNV, als auch als Stadtraum zwischen Gostenhof und Altstadt von zentraler Bedeutung. Alle bisherigen Maßnahmen auf dem Plärrer richteten sich vor allem nach den infrastrukturellen und verkehrlichen Erfordernissen. Als Folge dieser ausschließlich verkehrstechnischen Sichtweise der 1970er Jahre ist ein Ort entstanden, der vom Verkehr dominiert wird und sich sowohl gestalterisch als auch funktional unbefriedigend darstellt. Eine übergeordnete, sich am menschlichen Maß orientierende Konzeption, die all diese Elemente integriert und ordnet, fehlt.

Verkehrliche Situation

Im Bestand befahren die Straßenbahnen 4 und 6 die jeweils äußeren Gleise der insgesamt viergleisigen Haltestellenanlage. Eine durchgängige Barrierefreiheit ist nicht gegeben. Die Buslinien 34, 36 und 84 haben keinen Bussteig sondern halten im Bereich der Straßenbahnwendeschleife. Die betriebliche Flexibilität ist

durch die einseitige Schleife und den Platzmangel für Zwecke des ÖPNV eingeschränkt. Die vorgesehene Taktverdichtung, in einigen Varianten auch mit am Plärrer endenden Linien, wäre nur schwer umsetzbar.

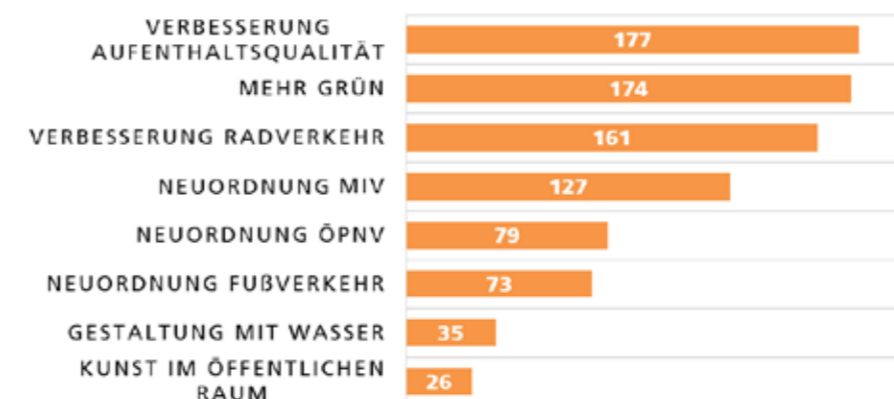
Der Kraftfahrzeugverkehr wird in Anlehnung an einen signalisierten Kreisverkehrsplatz um den Plärrer herum geführt. Für den Radverkehr ist neben der stark frequentierten Verbindung zwischen Gostenhof und Ludwigstraße ein sehr viel genutzter Radweg auf der Nordseite und entlang des Altstadtgrabens vorhanden. Eine komplette Umfahrung mit dem Rad ist auf eigenen Wegen nur zum Teil möglich.

Der Plärrer: Eine Verkehrsplanung aus den 70er Jahren
Bild: Stadtplanungsamt

Bürgerbefragung

Vom 14. Mai bis 5. Juni erhielten interessierte Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, eigene Wünsche und Ideen zur Umgestaltung des Plärrers in den Planungsprozess einzubringen. Über die Lokalpresse, Flyer-Briefkasteneinwurf, zwei Aktionstage vor Ort, die städtische Homepage und auch direkte Anschreiben an relevante Multiplikatoren wurde auf die Möglichkeit zur Beteiligung aufmerksam gemacht. Das Interesse war sehr groß. 143 eingegangene Fragebögen, 68 zurückgesendete Flyer, 38 Maileingaben und 10 Nachrichten über social media brachten folgende Ergebnisse:

NENNUNGEN



Über stichwortartige Antwortmöglichkeiten hinaus wurde von Seiten der Beteiligten auch eigene Zeichnungen und Collagen gefertigt sowie individuelle konzeptionelle Verkehrsüberlegungen eingereicht.

Das Quartiersmanagement Weststadt hat die Beteiligung federführend organisiert und ausgewertet. Die Unterlagen wurden den Planungsbüros vorgestellt und zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt.

Wir bedanken uns bei allen Bürgerinnen und Bürgern, die sich Gedanken zum Plärrer gemacht haben und uns ihre Anregungen und Wünsche übermittelt haben.

Für die Bürgerbeteiligung wurde in Zeitungen, mit Postkarten, im Internet, auf sozialen Netzwerken und mit Plakaten geworben. Viele Anregungen gingen ein und konnten teilweise umgesetzt werden
Bild: Stadtplanungsamt

Das wettbewerbliche Verfahren

Ein Workshop in zwei Stufen

Ziel der Planung

Übergeordnetes Ziel der Stadt ist eine zumindest teilweise Rückgewinnung des Plärrers als zentraler Stadtraum an der Schnittstelle zwischen Altstadt und dem anschließenden Stadtgefüge sowie eine Aufwertung der Funktionen für Kunden des ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer. Der Stadt ist hierbei bewusst, dass es sich um eine sehr komplexe Aufgabenstellung mit einer Vielzahl durchaus auch widerstrebbender Ziele handelt. Aufgrund dieser Komplexität der Aufgabe war die Bildung von Teams/ Arbeitsgemeinschaften bestehend aus den Bereichen Verkehrsplanung, Freiraumplanung und Stadtplanung für die Dauer der Bewerbung und der Bearbeitung der Aufgabe zwingend notwendig.

Amtsentswurf

Im Zuge des Wettbewerbs hat die Verwaltung einen „Amtsentwurf“ vorgelegt, der den Teilnehmern als Anhaltspunkt für die Erfüllung der vielfältigen verkehrlichen Belange dienen sollte. In diesem Amtsentwurf wurde die Konzeption der Anlagen für alle Verkehrsarten voruntersucht und zum Teil detailliert geprüft. So wurde die grundsätzliche Abwickelbarkeit des Kraftfahrzeugverkehrs trotz reduzierter Fahrstreifenanzahl geprüft. Außerdem wurden alle Belange des ÖPNV heute und in Zukunft zusammengetragen und in den Entwurf eingearbeitet. Das heißt, dass die Anlagen des Oberflächen-ÖPNV im Regelbetrieb aber auch im Störfall von U-Bahn oder Straßenbahn funktionieren müssen. Dabei sind die geplante Taktverdichtung und Sonderverkehre, z.B. bei Volksfest oder die Nightliner, zu berücksichtigen.

Workshopverfahren in zwei Stufen

Als Ergebnis eines Auswahl- und Vergabeverfahrens wurden für die erste Stufe des Workshop 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

Artgineering Stadt- und Landschaftsplaner Brüssel mit Komobile w7 GmbH Verkehrsplaner, Wien

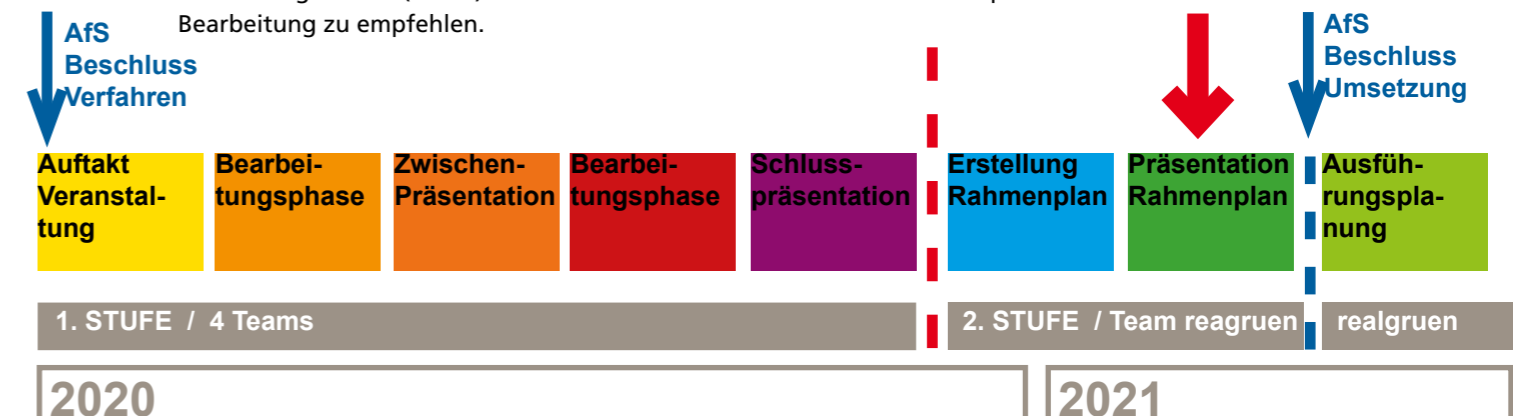
Konkret war unter anderem verlangt: die Funktionsfähigkeit des Plärrers als zentraler Verkehrsknotenpunkt mit motorisiertem Individualverkehr, U-Bahn, Straßenbahn, Bussen, Radfahrern und Fußgängern zu gewährleisten; den Fußgängern und Radfahrern mehr sicheren und barrierefreien Raum zu geben; Grünflächen 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. 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 der vier Planungsteams einem hochkarätigen Auswahlgremium präsentiert. Die Bandbreite



der Entwürfe reichte von sehr grünen Ansätzen bis zu stark baulich geprägten Lösungen. Auch verkehrlich wurde der ganze Umfang an Möglichkeiten und Wünschen präsentiert. So wurden Entwürfe mit Varianten zum Amtsentwurf und Entwürfe mit Annäherung an den Amtsentwurf vorgelegt. Das Gremium beschloss einstimmig, den Entwurf des Münchner Büros realgrün mit Brenner Ingenieure (Aalen) für die weitere Bearbeitung zu empfehlen.

Das Büros realgrün mit Brenner Ingenieure wurde für die zweite Stufe des Verfahrens beauftragt. Aufgabe war es, den Entwurf der ersten Stufe in enger Abstimmung mit der Verwaltung und der VAG zu einem Rahmenplan auszuarbeiten. Dieser Rahmenplan wurde am 16. Juni 2021 in zwei digitalen Veranstaltungen dem Auswahlgremium und der Verwaltung bzw. der interessierten Öffentlichkeit präsentiert.

„Amtsentwurf 2019“
Bild: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt



„Vom Unort zum Besonderen Ort“

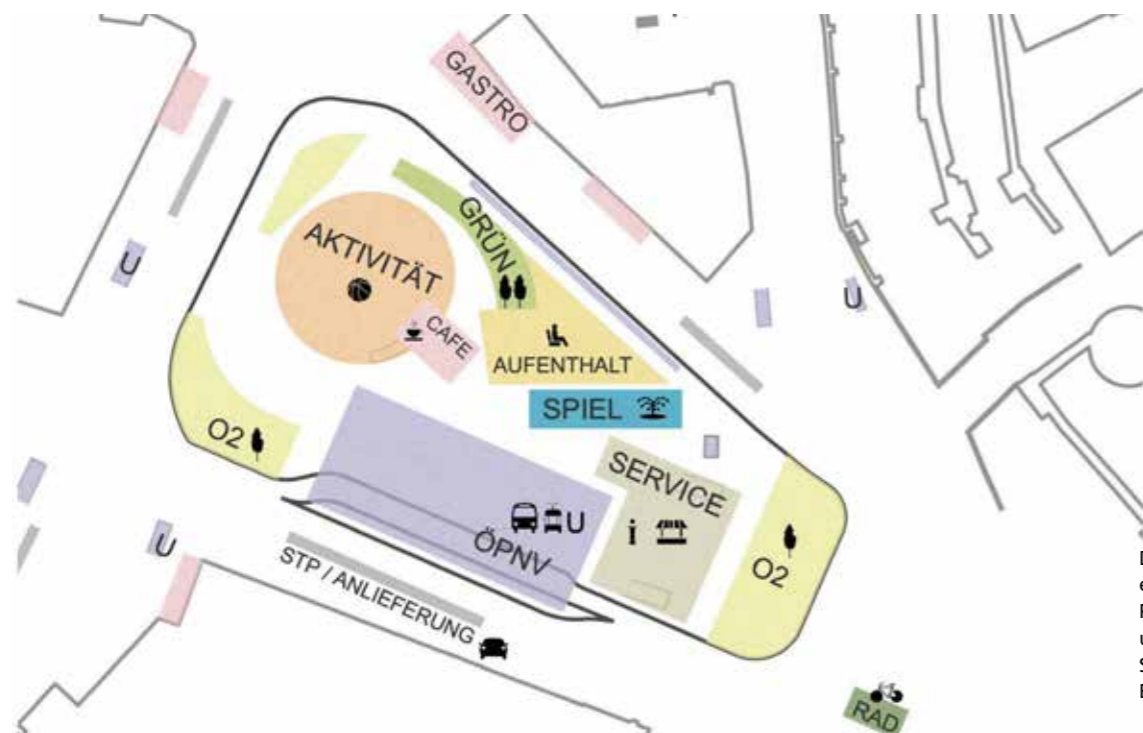
Der Rahmenplan in der Übersicht

Leitidee ist die Zonierung des Platzes: Raumbildung durch Bäume. Dieses Bild, welches das Büro realgrün bereits als Ergebnis der ersten Bearbeitungsstufe vorgelegt hatte, war bereits sehr realistisch und gut erarbeitet. In der Konkretisierung zum Rahmenplan waren daher als Ergebnis der Abstimmungen mit den beteiligten Dienststellen und Spartenägern nur wenige Anpassungen notwendig. Dies ist besonders bemerkenswert, da sich unter der Oberfläche der Plärrer-Insel und der umgebenden Gehsteige das U-Bahnbauwerk und eine Vielzahl von Leitungen befinden, was die Positionierung von Bäumen zu einer Herausforderung macht. Ebenfalls erschwert wird die Pflanzung von Bäumen durch die Fahrdrähte der Straßenbahn. Die hohe Qualität des Entwurfs konnte beibehalten werden und die Anzahl der geplanten Bäume wurde durch geschickte Planung und intensive Gespräche mit den Spartenägern sogar noch erhöht. Verschiebungen einzelner Baumstandorte sind

im Rahmen der Detailplanung noch möglich. Der Entwurf sieht eine Zonierung des Plärrers vor, indem Platz und Straßenverkehrsfläche durch Bäume voneinander abgegrenzt werden. Der Platz wird räumlich zu den großmaßstäblichen Kreuzungsbereichen gefasst, neue Straßenbäume verweben ihn mit den angrenzenden Verkehrsräumen. Gleichzeitig werden Aufenthaltsbereiche gebildet.



Rahmenplan
Juni 2021
Bild: realgrün



Durch Zonierung entstehen auf dem Platz Bereiche mit unterschiedlichen Schwerpunkten
Bild: realgrün

Am nördlichen Platzrand grenzt eine Baumreihe den Fußgängerbereich von der Fahrbahn ab. Am südlichen Platzrand war eigentlich eine Ergänzung der bestehenden Bäume vorgesehen. Da eine Verlegung der Sparten dort nicht möglich ist, wird der Bereich durch mobiles Grün in großen Pflanzkübeln aufgewertet. Das Kunstwerk „Baum des Jahres“ bleibt auch zukünftig an seinem jetzigen Standort. Der Plärrer ist keine Insel, durch Optimierung der Verkehrsführung entstehen außerhalb des inneren Platzes neue Außenbereiche, die für Aufenthalt, Gastronomie oder Handel aktiviert werden können.

Insgesamt können durch diese Planung ca. 90 neue Bäume auf der Platzinsel und ca. 58 neue Bäume um die Platzinsel einen großen Beitrag zum Stadtklima, zur Gestaltung des Plärrers und zur Aufwertung des Ortes leisten. Notwendig ist die Wahl von stadtklimaresistenten Baumarten, die heiße, trockene Sommer überstehen. Gewünscht sind gelbblaubige Bäume, die ein attraktives Farbspiel mit dem roten Herbstlaub des Wilden Weins ergeben.



Der „Puck“ als
identitätsstiftendes
Element
Bild: realgrün

Der „Puck“ ist mit seiner grünen Architektur der Identitätsstifter des Platzes. Er ist eine ca. 9 m hohe, kreisrunde begrünte Rankstruktur, die in den ehemaligen Wendebereich eingewoben ist. Der Puck ist unten transparent, so dass Durchlässigkeit gegeben ist und keine Angsträume entstehen. Die bestehenden Platanen werden integriert. Ein Raum im Raum - separiert vom umgebenden Verkehr - entsteht. Mit ca. 1.000 m² begrünter Fassade ist der Puck nicht nur Designobjekt, sondern auch ökologisch von Bedeutung. Innerhalb des Pucks sind sowohl lärmintensivere (Lärm zu Lärm) Nutzungen möglich, als auch Kunstaktionen. Die Nutzung des öffentlichen Raums für nicht kommerzielle Zwecke wird möglich und gefördert. In Kombination mit dem Puck befindet sich ein Cafe, dessen Decke begehbare ist und das die soziale Durchmischung und die soziale Kontrolle auf dem Platz unterstützt. Die Baumhaie auf der Plärrerinsel stehen in Dialog mit dem Puck. Sie laden zum Durchschreiten oder Verweilen ein. Insgesamt entsteht fast 1.000 m² entsiegelte Fläche.



Der Ginkgo sorgt mit seiner auffälligen Färbung im Herbst für Akzente auf dem Platz
Bild: realgrün



Bei Dunkelheit wird der „Puck“ durch Licht inszeniert. Die Haltestellen bekommen eine funktionale Beleuchtung und die Beleuchtung der Haie sorgt dafür, dass dort auch am Abend kein Angstgefühl entsteht.

Beleuchtung bei Nacht
Bild: realgrün

“ Als Mitglied der Jury im Rahmen des Werkstattverfahrens kann ich nur ein großes Lob für die Weiterentwicklung des Konzeptes in der Rahmenplanung aussprechen. Die Ideen und Leitlinien sind bei der Überarbeitung nach wie vor gut erkennbar und sind einem Realitätscheck unterzogen worden. Grün, Blau und Entsiegelung sind extrem wichtig für die Zukunft unserer öffentlichen Räume. In der weiteren Konkretisierung und Vertiefung bitte auf die Robustheit des Gesamtprojektes achten, dann wird der Plärrer wirklich ein bemerkenswertes Best-Practice-Projekt! **“**

Prof. Christa Reicher, Baukunstbeirat der Stadt Nürnberg 2018-2020 und Mitglied der Jury

Der Plärrer bleibt Verkehrsknotenpunkt

Drehscheibe und Verknüpfung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr

Verkehrliche Planung

Da sich der Entwurf verkehrlich weitgehend an den Amtsentwurf anlehnt, waren im Rahmen der weiterführenden Planung nur geringfügige Änderungen erforderlich.

ÖPNV

Die Barrierefreiheit ist bei allen Richtungs- und -bussteigen gegeben. Die detaillierte Ausarbeitung inklusive Blindenleitsystem wird mit der im nächsten Schritt geplanten Entwurfsplanung (Trassierung) vorgenommen und mit dem Behindertenrat der Stadt Nürnberg abgestimmt.

Bezüglich Fahrgastfluss wird auf kurze Umsteigewege besonderer Wert gelegt. Bei der Straßenbahn können die Fahrgäste zukünftig immer am gleichen Bahnsteig einsteigen, unabhängig davon, ob der Zug durchfährt oder gewendet hat. Durch die Konzeption mit zwei Gleisschleifen wird zudem die Leistungsfähigkeit und betriebliche Flexibilität gesteigert. Diese war früher mit den Gleisschleifen Obere Turnstraße und Zufuhrstraße gegeben, die vor Jahrzehnten abgebaut wurden und nicht reaktiviert werden können. Die Bushaltestellen wandern in eine parallel zu den Straßenbahngleisen liegende Position.

Die U-Bahn-Anlagen werden aus Kostengründen nicht verändert. Durch die Länge der Bahnsteige der Straßenbahn kann sich ein Teil der Fußgängerströme auf den am ehemaligen Brunnen liegenden Nebenzugang verlagern und somit den östlichen Bahnhofskopf entlasten. Durch die beiden Aufzüge auf dem Platz ist die Barrierefreiheit bereits gegeben.

Radverkehr

Der Plärrer erhält eine komplette ringförmige Umfahrungsmöglichkeit auf einem baulichen Zweirichtungsweg mit Anschlüssen an die südliche Fürther Straße (Fortführung geplant), Rothenburger Straße, Gostenhofer Hauptstra-

ße, den Altstadtring, die Ludwigstraße und die Fürther Straße. Die Anbindungen werden zum Teil in ihrer Qualität verbessert. Die stark nachgefragte Verbindung zwischen Gostenhof und der Altstadt wird verbreitert. Radabstellanlagen werden ergänzt.

Kraftfahrzeugverkehr

Die Anlage ist heute überdimensioniert. Durch die hohe Koordinierungsgeschwindigkeit befahren sehr langgezogene Pulks den Plärrer. Die großen Zeitlücken verbrauchen viel Grünzeit. Dies gilt insbesondere für die Relation Altstadtring - nördlicher Plärrer - Rothenburger Straße. Auch sind z.B. die drei Linksabbiegespuren in Richtung Ludwigstraße und Nordstadt durch das seit langer Zeit geänderte Verkehrssystem Altstadt und die allgemeinen Veränderungen der Verkehrsmittelwahl in der Altstadt nicht mehr erforderlich, weil der altstadtdbezogene Verkehr seit Jahren abnimmt. Die Verkehrsmenge im Bereich Plärrer ist seit Jahren konstant mit den üblichen leichten jährlichen Schwankungen, die z.B. baustellenbedingt entstehen. Die Tendenz wird rückläufig sein, weil im Rahmen des Mobilitätsbeschlusses der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr an Attraktivität gewinnen wird. Auch die Kfz-Fahrten am Ludwigstor und am Fürther Tor werden wie in den vergangenen Jahren weiter abnehmen, da hier seit mehreren Jahren der Anteil des Radverkehrs und der ÖPNV-Nutzenden stetig steigt. Zukünftig ist vorgesehen, die Anzahl der Fahrstreifen zugunsten einer größeren gestaltbaren Platzfläche mit intensiver Begrünung zu reduzieren. Die Leistungs-fähigkeitsreduzierung wird zu einem Teil durch die vorgesehene Verminderung der Koordinierungsgeschwindigkeit und damit dichtere Fahrzeugpuls kompensiert. Zudem werden die heute teilweise langen Fußgängerfurten verkürzt und damit die Räumzeiten verringert. Der Plärrer wird zukünftig in den Hauptverkehrszeiten voll ausgelastet sein - wie die vielen, die Netz-



Fuß- und Radwege im Überblick
Bild: realgrün

leistung bestimmenden, Knoten im übrigen Stadtgebiet. Durch die geplante Verdichtung des Oberflächen-ÖPNV und die verbesserten Radverkehrsanlagen werden zudem Verkehrsverlagerungen hin zum Umweltverbund erwartet.

Für den ruhenden Verkehr sind zukünftig die Möglichkeiten eingeschränkt. Ein Taxistand und die Carsharingstation beim Plärrerhochhaus sowie eine Lieferbucht für den Supermarkt auf der Nordseite bleiben. Im Umfeld sind ausreichend Parkmöglichkeiten vorhanden. Durch die Reduzierung der Stellplätze für den allgemeinen Verkehr werden aufgrund entfallender Ein- und Ausparkvorgänge auch die Störungen für den fließenden Verkehr reduziert.

Fußgängerverkehr

Die Konzeption der Gehwege an den Außenkanten des Platzes bleibt wie im Bestand. Durch die geringeren Fahrbahnbreiten verbessern sich die Querungsmöglichkeiten. Auf der

Südseite entsteht eine neue Querung zur Busanlage und weiter zum Platz. Die Plärrer-Insel selbst wird durch die Vergrößerung erheblich für Fußgänger verbessert. Dies gilt auch für die Qualität des Aufenthalts bzw. des Wartens auf Bahnen und Busse.

Die vom Büro realgrün gewünschte und vorgeschlagene Ausbildung von Fahrradstraßen und die Verlegung des Radweges im Bereich der Dennerstraße war aus verkehrlichen Gründen nicht möglich.

Mit einem netzverträglichen Umbau der Anlagen des motorisierten Individualverkehrs besteht die große Chance, den Plärrer im Sinne des Mobilitätsbeschlusses umzugestalten. Der Plärrer wird zukünftig fußgänger- und radverkehrsfreundlich sein.

Auf dem Weg zu einem grünen Platz

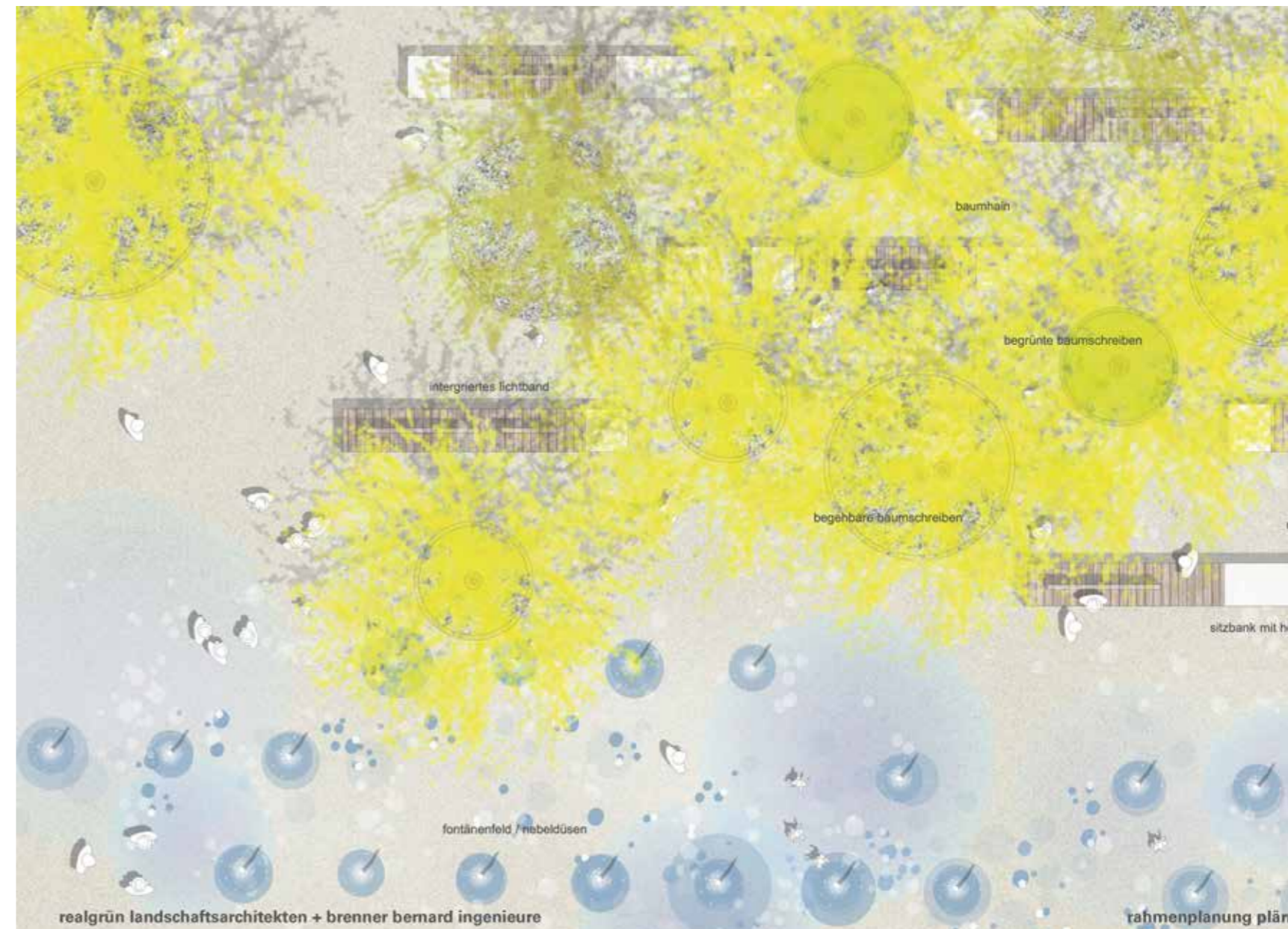
Der Plärrer bekommt Aufenthaltsqualität

„Nürnberg nutzt die Chance, den Plärrer von einem verkehrsgeprägten Durchgangsraum zu einem grünen Stadt- platz mit Aufenthaltsqualität umzugestalten.“

Der Entwurf von realgrün Landschaftsarchitekten respektiert dazu den Bestand und bindet ihn sinnvoll ein: Die Baumpflanzungen bleiben erhalten und werden durch weitere großzügige Haine ergänzt, die den offenen Stadtraum akzentuieren und die Platzinsel fassen. Der Verkehr wird moderat angepasst, Übergänge besser geordnet. Herzstück auf dem Platz ist - neben einem begehbaren großen Wasserspiel - der Plärrer' Puck': Eine grüne Rauminstallation umschließt einen runden, multifunktionalen Platz, trennt diesen aber geschickt nicht vom Rest des Plärrers ab, sondern verbindet die Nutzungen. Diese fein gestaltete Installation kontrastiert den ursprünglich rauen Ort: eine leichte Konstruktion im öffentlichen Raum wirkt mit klaren Linien und viel Grün als Antwort auf den bisher verkehrsdominierten Platz. Ein kleines Café wird den Raum an dieser Stelle zusätzlich beleben. Leider sind südöstlich des 'Pucks' Baumpflanzungen auf dem U-Bahntunnel am Übergang zur Kreuzung Fürther Straße. scheinbar nicht möglich. An dieser räumlich sensiblen Stelle mit starker Verkehrsbelastung entsteht daher eine Lücke im Baumhain, wo eine geschlossene Pflanzung für die städtebauliche Situation sicher angemessener und besser wäre. Investitionen in die Untersuchung von Sparten, Qualitäten

der Tunneldecke, technischen Lösungen etc., die eine Bepflanzung doch erlauben, wären vor Beginn der nächsten Planungsphasen sinnvoll. Jeder zusätzliche Baum an dieser Stelle ist auf jeden Fall ein Gewinn! Insgesamt wird das Grün auf dem Plärrer durch die umfangreichen Baumpflanzungen jedoch künftig deutlich präsenter sein. Zahlreiche unterschiedlich große Baumscheiben aus offener, wassergebundener Decke ergänzen die vorhandenen Hochbeete und machen eine Begrünung auch in der Fußgängerperspektive besser wahrnehmbar. Der Ort wird sich entsprechend wandeln und im Gedächtnis der Nürnberger als deutlich positivere Erfahrung als bislang verankern. Vermissen lässt sich diese hohe Qualität des neuen Plärrers leider in den umliegenden Stadträumen - in den Straßen Am Plärrer West wie auch Süd sind vorgeschlagene Baumpflanzungen entfallen und werden in Teilen durch Kübelpflanzen ersetzt. Auch hier wäre die Investition in Grundlagenermittlung zu Sparten etc. für Baumpflanzungen sinnvoll (s. o.). Auch die bei der Präsentation am 09.09.2020 vorgeschlagene Verschiebung der Straßenbahntrasse an der Dennerstraße zugunsten eines breiteren Gehsteigs und eines großzügigen Vorfeldes vor den Gebäuden wurde leider nicht weiterverfolgt. Auch hier wäre etwas mehr Mut zur Veränderung ein Gewinn - sowohl für den Stadtraum wie auch für die attraktivere Nutzung für Fußgänger und Radler.“

**Prof. Ulrike Böhm,
Mitglied Baukunstbeirat der Stadt Nürnberg**



Begehbare Baumhaine, Bänke und ein Quellerfeld definieren die Aufenthaltsqualität auf dem Platz neu
Bilder: realgrün

Das attraktive Quellenfontänenfeld vor dem Baumhain sorgt für Kühlung und lenkt mit seinem Plätschern vom Verkehrslärm ab („white noise“). Verschiedene Sitzelemente laden zum Aufenthalt ein.

Für den Witterungsschutz sorgen breite Dächer an den Haltestellen, die schwebend und transparent ausgebildet werden sollen.

Das vorhandene und technisch notwendige Entrauchungsbauwerk wird zurückgebaut und durch beleuchtete Glaskuben ersetzt.



Öffentliche Präsentation des Rahmenplans

16.06.2021 18:00- 20:00 Uhr

Aufgrund der Covid-19 Einschränkungen wurde die Präsentation in Form eines Webinars durchgeführt. Ca. 70 Bürgerinnen und Bürger hatten die Gelegenheit wahrgenommen, sich über die aktuelle Planung zu informieren, konnten Fragen stellen und Anregungen für die Umsetzung beisteuern.

Tagesordnung:

- Einleitung durch den Planungs- und Baureferenten Herrn Ulrich
- Erläuterung Beteiligung durch das Quartiersmanagement
- Vorstellung Rahmenplan durch das Büro realgrün Landschaftsarchitekten
- Fragen und Antworten
- Ausblick auf das weitere Verfahren
- Verabschiedung

Teilnehmerliste:

- Daniel F. Ulrich, Planungs- und Baureferent
- Siegfried Dengler, Leiter Stadtplanungsamt
- Alexandra Schwab, Quartiersbüro Weststadt
- Rita von Frantzky, Quartiersbüro Weststadt
- Robert Wunder, Verkehrsplanungsamt
- Maximilian Christ, U-Bahnbauamt
- Christoph Böhm, VAG
- Silke Hartmann, Service Öffentlicher Raum
- Alexandra Schipp, Umweltamt
- Wolf D. Auch, realgrün
- Klaus Neumann, realgrün

Allgemeines

F: Wie ist denn der zeitliche Horizont bzgl. der Planung und wann beginnt der Bau? Wann soll die Umgestaltung abgeschlossen sein? Schließt die Planung bereits die Bauzeit der Umgestaltung mit ein, oder beschränkt sich diese bislang auf das Ziel?

A: Ziel ist der Beschluss des Rates im Juli 2021. Anschließend Werkplanung und Planfeststellung. Ziel, wenn nicht dagegen geklagt wird, 2024/2025 mit der Umsetzung zu beginnen. Bestenfalls kann der neue Plärrer 2026/27 in

Betrieb gehen.

F: Wird der U-Bahnhof Plärrer (und das Verteilergeschoss) im Zuge der Neugestaltung auch renoviert?

A: Es sind gewisse Wechselwirkungen vorhanden, das Primärprojekt heißt allerdings Abdichtung des U-Bahnbauwerks gegen eindringendes Wasser und Neugestaltung der Oberfläche. Eine weitere Sanierung ist bisher noch nicht geplant, muss aber vielleicht danach folgen, wenn ersichtlich wird, wie groß die Schäden durch eindringendes Wasser bereits sind.

F: Ist auch geplant die Gostenhofer Hauptstraße (im Bereich der Einmündung zum Plärrer) neu zu gestalten?

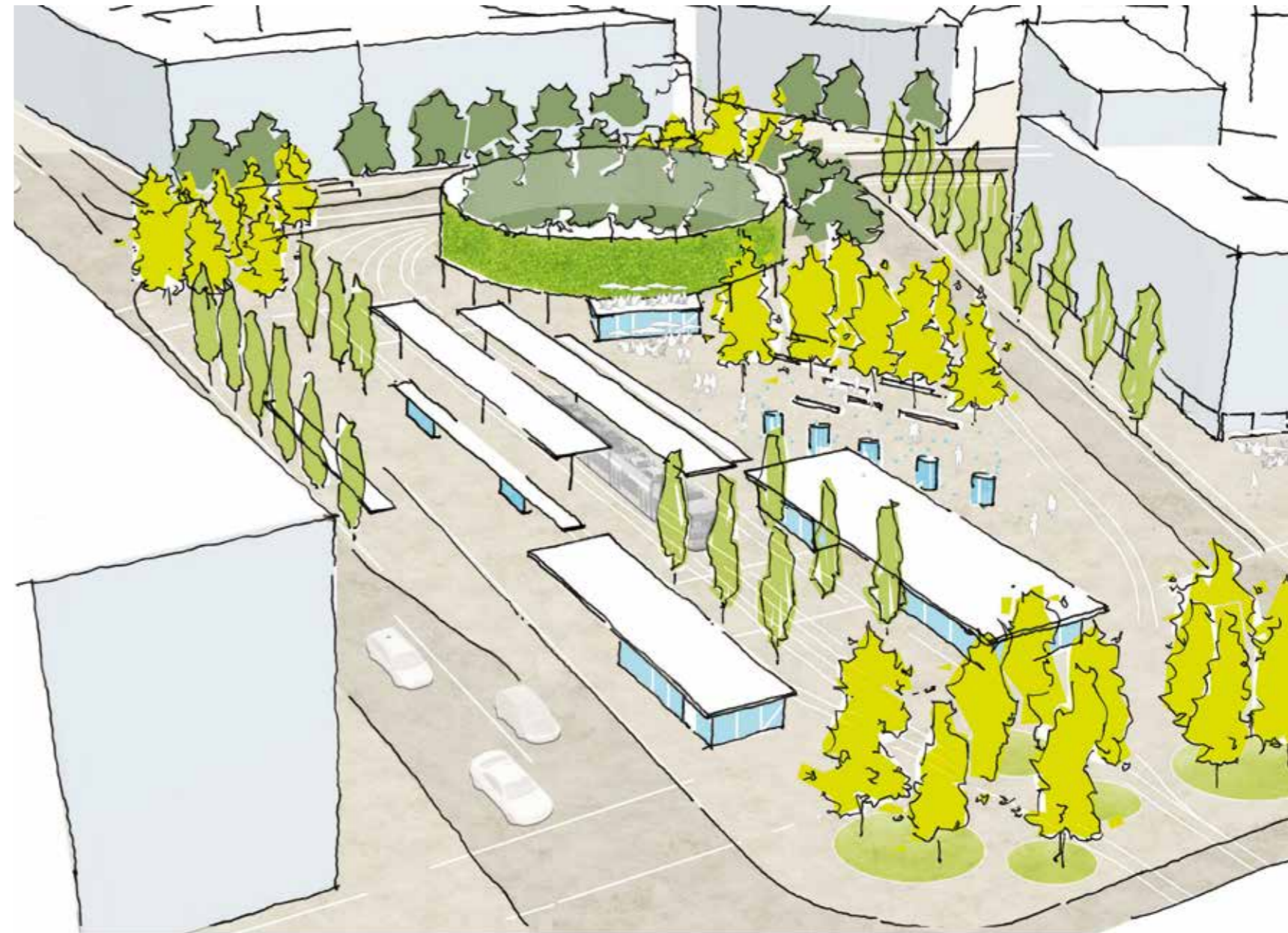
A: Es wird nun erst einmal mit dem Plärrer begonnen. Die Gostenhofer Hauptstraße ist in ihrer Thematik bekannt, aber nun nicht Teil der Aufgabe zum Rahmenplan Plärrer.

F: Die Ludwigstraße war auf der Folie als „Fahrradstraße“ dargestellt? Das ist aber nicht korrekt, oder?

A: Der Sachstand der eingangs gezeigten Folie stammte noch aus der Erstpräsentation. Im Rahmen der Erarbeitung des Rahmenplans sind einzelne Details noch einmal geändert worden. Deshalb ist dies im Ergebnis des Rahmenplans keine Fahrradstraße mehr.

F: Es gab ja den Vorschlag, in einigen Jahren eventuell in einem 2. Bauabschnitt den nördlichen Straßenarm zurückzubauen. Gibt es schon Ideen, was dann an der Stelle entstehen könnte?

A: Heute noch nicht, dies ist ein anderer Zeithorizont. Wenn dies realisiert wird, werden mit Sicherheit vielfältige Ideen – gerne wieder unter Beteiligung der Bürger – gefunden werden.



Autoverkehr:

F: Ist ein Tempo 30 Limit am/um den Plärrer auch angedacht?

A: Die Straßen rund um den Plärrer sind Hauptverkehrsstraßen, die zunächst Tempo 50 erfordern. Vielleicht ist eine Temporeduzierung künftig möglich, heute muss hier Tempo 50 umgesetzt werden. Eine Entschleunigung (Verhinderung von Raserstrecke) sollte durch eine geschickte Ampelsteuerung möglich sein. Der Rest ist zunächst Bundesrecht.

F: Kann man die Einhaltung von Tempo 50 irgendwie sicherstellen?

A: Der Plärrer bildet eine Aneinanderreihung von Ampeln, die signaltechnisch künftig so geschaltet werden können, dass das Tempo eingehalten werden muss.

F: Sehe ich richtig, daß die Linksabbiegespur in Richtung Ludwigstr. nur noch einspurig ist? Ist das nicht zu wenig?

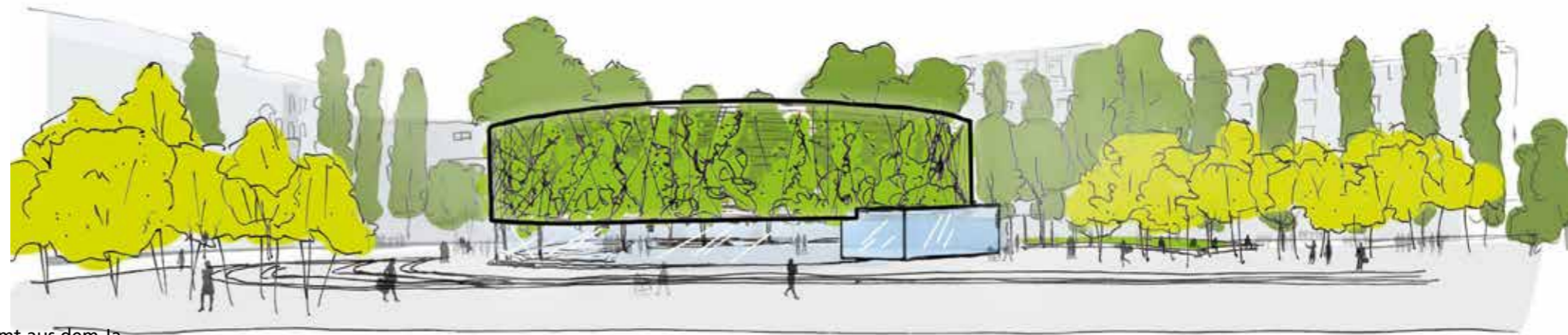
A: Das ist richtig. Da der heutige Verkehr weniger ist, kann dies durch die verkehrsberuhigte Altstadt tatsächlich einspurig gelöst werden.

F: darf man an der nördlichen Seite des Plärrers gar nicht mehr parken? Wo sollen die Autos hin, wenn die Leute z.B. beim Gemüsemarkt einkaufen wollen, Gewerbe nachgehen?

A: Der Plärrer stellt einen Verkehrsknotenpunkt des öffentlichen Verkehrs dar. Für die anliegenden Betriebe soll die Frequenz durch Fußgänger und Fahrgäste so hoch sein, dass zusätzliche PKW-Stellplätze in diesem Bereich nicht notwendig sind. Die bestehenden Parkplätze weiter nördlich bleiben erhalten. An der nördlichen Seite des Plärrers soll den Fußgängern mehr Platz gegeben werden.

Skizze der Rahmenplanung. Neue Baumhaine und der „Puck“ gliedern den städtischen Raum
Bild: realgrün

Fragen, Kommentare und Anregungen



Skizze des „Puck“
Bild: realgrün

Radverkehr

F: Weshalb werden weiterhin Zweirichtungsradwege geplant? Das ist unzeitgemäß und fördert das Geisterradeln.

A: Die Wege bedingen sich teils aus den überörtlichen Bindungen ankommender Radhauptströmen. Zudem ist eine Zwei-Richtungs-Lösung an dieser Stelle schlau, weil der Plärrer für Radfahrer als großer Kreisverkehr dient und sonst erst recht weiteres „Geisterradeln“ hervorrufen könnte.

F: wird für den Radweg zwischen Gostenhofer Straße und Rothenburger Straße eine PKW Spur oder Platz vom Gehweg weggenommen? wurden hier die Einzelhandelsläden, die viel Platz einnehmen, berücksichtigt?

A: Ja, die Parkspur fällt weg. Nein, der Gehweg wird nicht kleiner. Ja, der Handel wurde berücksichtigt.

F: Eine Diagonalquerung des Plärrers mit dem Fahrrad erfordert die Querung von vielen Ampeln. Eine (halb-)kreisförmige Fussgängerbrücke auf Höhe der Puck-Ebene wäre ideal. Ist so etwas geplant?

A: Vorteil Zweirichtungsradweg. Nein, eine Brücke ist nicht sinnvoll und nicht geplant.

F: Am Plärrer beginnen/enden 3 Fahrrad-schnellwege. mit hohen geschätzten Verkehrsaufkommen (je 2000/Tag). Sind die Radwege dafür ausgelegt?

A: Ja, dies wurde berücksichtigt.

F: Zum Anschluss der südlichen Fürther Straße: wird es Radwege in die südliche Fürther Straße geben? Es ist derzeit ein großes Ärgernis, dass man mit dem Rad nicht in die Fürther Straße bzw aus der Fürther Straße fahren kann sondern Umwege nehmen muss.

A: Die Neue Fürther Straße wird gut angeschlossen. Die Alte Fürther Straße wird auch komplett neu an den Plärrer angeschlossen (Zwei-Richtungsradwege).

F: Werden die neuen Maße aus dem Mobilitätsbeschluss berücksichtigt? Z.B. regelbreite Fahrradwege

A: Der Mobilitätsbeschluss stammt aus dem Januar. Die Aufgabenstellung zum Rahmenplan Plärrer datiert aus dem vergangenen Jahr. Bei der Umsetzungsplanung werden der neue Mobilitätsbeschluss und die daraus resultierenden Regelbreiten natürlich Berücksichtigung finden.

F: Wie kann es sein, dass der Planer bei einer durchaus wichtigen Frage wie der Radwegbreite einfach „passen“ muss und die Vorgabe des Mobilitätsbeschlusses „4 m Regelbreite für 2-Richtungsradwege“ gar nicht kennt? Ist Aufenthaltsqualität nur etwas für Aufenthalt ohne Bewegung?

A: Der Beschluss ist für die Planfeststellung bindend und wird entsprechend berücksichtigt.

F: Sind Fahrradabstellflächen geplant ?

A: Der Rahmenplan sieht eine Bikestation im östlichen Bereich (inkl. Einschlussmöglichkeiten) vor. Weitere Details in der Ausführungsplanung.

Straßenbahnverkehr

F: Bei den Gleisplänen lässt sich nur von Süden kommend wenden. Nicht aber von Norden (nur im Gegenverkehr). Ist das nur stilisiert oder so gedacht?

A: Wenden ist in beiden Richtungen möglich. Vorteil für Fahrgäste: sie sehen die Bahn immer in der richtigen Richtung. Beide Wendeschleifen sind vorhanden und bereits kalkuliert falls die Fortsetzung nach Erlangen realisiert wird. Wo immer es geht, wird ein Rasengleis eingesetzt.

F: Welche neuen Straßenbahnlinien sollen denn dazukommen, wenn hier 4 Gleiskörper geplant sind?

A: Die Anlage reagiert bereits auf die geplante Realisierung des Anschlusses nach Erlangen.

Fußgängerverkehr/Barrierefreiheit

F: Wie soll verhindert werden, dass das Gewerbe den Raum für Fußwege und Radwege raubt?

A: Sondernutzung ist erlaubnispflichtig und

z.B. mit Blick auf eine Außengastronomie durchaus gewünscht. Der Radweg und ein angemessener breiter Fußweg sind immer freizuhalten. Dies wird auch kontrolliert. Parkplätze können jedoch temporär belegt werden (z.B. Außengastronomie im Sommer) und ggf. diskutiert werden.

F: Bisher ist es für Fußgänger sehr schwierig, den Platz westlich zu überqueren, da aus vielen Richtungen Bahnen und Busse kommen. Diese nehmen auch kaum Rücksicht auf Fußgänger, was gerade für Familien mit kleineren Kindern sehr gefährlich ist. Da habe ich auf der Darstellung keine Anpassung im Gegensatz zu jetzt gesehen. Gibt es da noch Anpassungsmöglichkeiten?

A: Nein, diese wird es nicht geben. Der Plärrer soll seinen Platzcharakter behalten. Das Ziel ist eine gegenseitige Rücksicht ohne zusätzliche Signalanlagen.

F: Gibt es rund um den Platz eine Art Abspernung, um die Fußgänger von den Fahrbahnen zu trennen? Gerade bei Spielflächen ist es für Kinder schwierig den Spielbereich vom Fahrbahnbereich zu trennen. Da befürchte ich eine hohe Unfallgefahr sollte keine Abspernung vorgesehen sein.

A: Wichtige Anregung, die in die vertiefte Planung aufgenommen wird. Der Plärrer ist jedoch ein Ort kontinuierlicher Bewegung und kein Kinderspielplatz. Es wird Barrierefreiheit geplant, der Plärrer jedoch nicht komplett eingezäunt. Im Übrigen werden Kinderspielplätze oft eingezäunt, damit sie nicht als Hundewiese missbraucht werden.

F: Gibt es dann auf beiden Seiten der Straßenbahnhaltestelle Aufzüge? Ich sehe immer wieder Leute mit Rollator etc., die aus der Straßenbahn aussteigen und zur U-Bahn wollen und über die Gleise hetzen müssen um zum Aufzug zu kommen. Das ist gerade an Werktagen mit höherem Takt oft kritisch.

A: Der gesamte Plärrer ist selbstverständlich

komplett barrierefrei geplant. Momentan sind an den Straßenbahnhaltestellen direkt keine Aufzüge vorgesehen. Die Bahnsteigerschließungen sind barrierefrei vorgesehen. Es werden keine bestehenden Anlagen abgebaut.

F: Nochmal zur Aufzug-Frage: Es ist klar, dass man mit diesem Aufzug auf der anderen Haltestellenseite nicht wie mit den bereits bestehen Aufzügen direkt zu den U-Bahn Gleisen fahren könnte. Aber ich glaube, die Leute, die auf die Aufzüge angewiesen sind, eher ein „Aufzug-Umsteigen“, also im Verteilergeschoss von dem einen in den anderen Aufzug umzusteigen in Kauf nehmen, als oben über Gleise gehen zu müssen. Da kann das alles noch so barrierefrei sein oberirdisch, wenn man als Gehbehinderter über die Gleise muss und das nicht schnell kann, ist das sehr gefährlich.

A: Ihre Anregung wird aufgenommen und im weiteren Verfahren geprüft.

F: Wie ist die Barrierefreiheit der Zugänge zu den Ein- und Ausstiegen gedacht? Wie viele Aufzüge gibt es? Wie schaut das mit dem Cafe bzw. der Dachterasse aus?

A: Der gesamte Plärrer wird barrierefrei geplant. Details zur Dachterasse des Cafés werden in der Umsetzungsplanung ausgearbeitet.

F: Die Dachterasse sieht mir jetzt nicht realistisch aus. Es gibt keine Auf- bzw. Abstiege und Geländer. Auch die qm der Terrasse sieht sehr gering aus. Wird hier noch nachgebessert?

F: Wie ist der Zugang zum Bereich „Plärrer-Puck“ gestaltet. In der Darstellung sieht man Stufen. Gibt es auch eine Rampe für gehbehinderte Personen?

A: Das Thema Barrierefreiheit soll auch hier berücksichtigt werden. Die Feinplanung ist jedoch noch nicht Teil des vorliegenden Rahmenplans. Die Details werden in der Umsetzungsplanung ausgearbeitet.

Fragen, Kommentare und Anregungen

Gestaltung/Möblierung/Kunst

F: Warum werden die Haltestellendächer der Tram so extrem hoch (höher als die Oberleitung) geplant? Sobald der Regen ein bisschen schräg fällt (und dafür reicht bereits ein kleines bisschen Wind), verlieren die Dächer ihre Funktion, weil die Wartenden nass werden.

A: Durch weitere Ausstattungsgegenstände und die zu realisierende Lösung in der Objektplanung wird die endgültige Höhe bestimmt und ein optimaler Wetterschutz realisiert.

F: Die Lichtkuppeln des U-Bahnhofs sind als runde Kuppeln dargestellt, so wie sie früher mal aussahen. Aber schon seit einigen Jahren befinden sich dort ja klobige, rechteckige Aufbauten zur Entrauchung des U-Bahnhofs. Kann man die denn tatsächlich wieder entfernen?

A: Die Einhausung wird zurückgebaut.

F: Wäre es nicht sinnvoller, im Bereich der vielen, nebeneinanderliegenden Baumscheiben einfach durchgehende, große Grünflächen zu schaffen?

A: Auf dem Plärrer befinden sich vielfältige Laufwege, auf denen sich Fußgänger aufhalten. Dies wurde im Projekt berücksichtigt. Die Baumscheiben dienen darüber hinaus als Gestaltungselement (runde Form Puck und Baumscheiben).

F: Im Bereich des Aufzugs befindet sich das Zwangsarbeiter-Mahnmal "Transit". Bleibt es erhalten und wird es optisch besser zur Wahrnehmung gebracht?

A: Die bestehenden Denkmäler auf dem Platz bleiben erhalten und sollen neu gewürdigt werden.

F: Ist bei Aufwertungsplanung auch vorgesehen, ausreichend Müllbehälter vorzusehen bzw. bedarfsgerechte Leerung zu erhalten?

A: Die Möblierung des Platzes ist Teil der Um-

setzungsplanung und wird selbstverständlich Berücksichtigung finden.

F: Werden die Toiletten wieder nur nach w und m angelegt oder wie bereits weltweit nach neutral/divers als Einzelanlagen geplant?

A: Die Anregung wird für die Umsetzungsplanung mit aufgenommen.

Begrünung

F: Wie sollen Bäume zwischen Gleisen wurzeln können? Wie sollen Bäume zwischen Gleisen hochwachsen können? Wird auf die Fahrleitung für die Straßenbahn verzichtet?

A: Die Abstände zur Gleistrasse sind alle eingehalten. Im Detail wird ggf. bei der Fahrdrabtplanung noch der ein oder andere Baum minimal versetzt werden. Der Hain bildet eine urbane Form der Baumlandschaft, in den im Planungsprozess viel Hirnschmalz geflossen ist. Die Bäume müssen kontinuierlich gepflegt werden, so dass keine Störungen für den Straßenbahnverkehr auftreten.

F: Wie kann das Grün am Puck gepflegt, bewässert werden?

A: Entweder durch eine automatische oder manuelle Bewässerung. Vorgesehen im Konzept ist ein Pflanzsubstrat mit Gitterrost zum Wurzelschutz sowie die Gestaltung der Gefälleausbildung so, dass durch Oberflächenwasser bewässert wird. Verantwortlich ist SÖR.

F: Um wieviel Prozent wird der Plärrer denn am Ende „entsiegelt“ sein?

A: Eine genaue Prozentangabe ist heute noch nicht möglich. Kleinere Details werden in der Objektplanung noch geändert. Es gibt insgesamt eine deutliche Steigerung beim Thema Grün und Entsiegelung; die veränderte Zahl der Bäume und Grünflächen wurde in der gezeigten Präsentation bilanziert.

F: In den 50er Jahren wurden Pappeln gepflanzt um eine schnell wachsende Begrünung zu erhalten. 30 Jahre später wurden die Bäume



nach und nach wieder gefällt. Warum werden Pappeln gepflanzt und keine nachhaltigen Bäume vorgesehen.

A: Das Pflanzkonzept sieht eine Vielfalt in der Auswahl der zu pflanzenden Bäume vor. Hierbei wurde vor allem auf stadtklimaverträgliche Arten geachtet und mit dem Ginkgo dem Platz ein Alleinstellungsmerkmal gegeben.

F: Vielen Dank für die interessante und vielschichtige Präsentation der sehr schönen Rahmenpläne. Das Thema Klimaanpassung wird aktuell vor allem durch die Baumauswahl und positive klimatische Effekte durch Begrünung und Wasser aufgegriffen. Wie kann das Thema Entwässerung an diesem stark genutzten Platz verstärkt werden, um lokale Überschwemmungen bei Extremereignissen zu verhindern und wie sind diese Fragen in den Rahmenplan integriert?

A: Momentan sieht der Rahmenplan die Ausgestaltung des Bodenbelags durch Drain-Asphalt (gerne farbig gestaltet) vor. Details werden in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

F: Werden bei der Bewässerung durch Oberflächenwasser auch Dachflächen mit einbezogen?

A: Die Dachflächen werden begrünt gestaltet.

F: Am Platz der Deutschen Einheit funktioniert die Berankung der dortigen großen halbrunden Rankanlage seit Jahren nicht richtig wegen regelmäßig abgerissenen Pflanzen. Wie wollen Sie dieses Problem gerade in Gostenhof verhindern?

A: Es gibt viele Beispiele, wo das gut funktioniert. Dies ist auch in Nürnberg der Fall, Beispiel Nelson-Mandela-Platz. Dadurch lassen wir uns am Plärrer nicht abhalten.

Aufenthaltsbereiche und beschattete Zonen
Bild: realgrün

Fragen, Kommentare und Anregungen

Soziales

F: Wird dann durch eine verstärkte Präsenz der Polizei/eines Sicherheitsdienstes dafür gesorgt werden, dass die „Verweilareale“ durch Obdachlose etc. nicht „belagert“ werden?

A: Die Idee des Entwurfs ist es, keine unattraktiven Ecken zu schaffen, sondern vielfältiges Leben und dadurch soziale Kontrolle auf dem Platz zu ermöglichen. Deshalb die Idee der Bäume, keine Sträucher, um den Platz durchlässig und „durchsichtig“ zu gestalten. Die angesprochenen Personengruppen sind Teile der Stadtgesellschaft, die nicht verdrängt werden sollen.

F: Wenn hier gewünscht wird, dass keine Wohnungslosen nächtigen, gibt es dann von der Stadt Nürnberg ein Konzept, wo diese Menschen sich aufhalten können?

A: Stadtgesellschaft lebt auch von der Sichtbarkeit der Armut. Der Plärrer ist kein Kriminalitätsschwerpunkt. Der Raum soll bunter werden/Vielfalt in der Besucherstruktur. Hier soll niemand vertrieben werden, deshalb ist es auch nicht Ziel der Stadt ein Konzept für die Konzentration der Obdachlosen zu erstellen, sondern ihnen Räume zum Aufenthalt anzubieten, dies kann auch der öffentliche Raum sein. Sie gehören dazu und es gilt sie zu integrieren.

F: Die Umgestaltung des Plärrers wird leider ohne entsprechende Arbeit durch Streetworker, Sozpäds etc denke ich nicht ausreichen, um ein allgemeines Wohlgefühl zu erschaffen. Gerade in der U-Bahn-Haltestelle sind abends sehr viele vulnerable Personengruppen.

A: Die Umgestaltung des Plärrers ist in vielfältige Planungen eingebunden, z.B. Stadtteilentwicklungskonzept. In dem Rahmen sind vielfältige Träger eingebunden. Eine Gentrifizierung ist nicht das Ziel. Die Stadt macht ein Angebot mit einer guten Planung, bespielen müssen den Platz andere.

F: Ich stimme Ihnen grundsätzlich zu, dass man niemanden verdrängen soll/will. Dennoch um realistisch zu bleiben, sollte ein Sicherheitskonzept parallel zur Erneuerung des Plärrers gedacht werden. Wie kann man zusätzlich zur Sozialkontrolle (fraglich, ob diese wirklich funktioniert - hat man bei Covid-19 gesehen) eine behördliche Kontrolle gewährleisten? Einbindung des ADN? Wie blöd es klingt, wo kann sich die Polizei mit Einsatzfahrzeugen hinstellen? Wären vllt sogar Videokameras (ähnlich Stachus) sinnvoll? und und und... Braucht hier nicht diskutiert werden, jedoch bitte ich um Berücksichtigung. Gerne stehe ich auch zur Verfügung.

A: Ihre Anmerkung wird aufgenommen. Viele der hier genannten Hinweise sind bereits heute schon vorhanden (z.B. Videoüberwachung).

Anmerkungen/Kommentare

F: Könnten Sie bitte noch auf die eingangs genannten „Stimmungsbilder“ eingehen. z.B. 1. Wie entsprechend das Radnetz um den Plärrer verlaufen soll und 2. was gegen den „qualitativ minderwertigern Handelsbesatz“ gemacht werden kann. oder 3. auf die Parkplatzsituation eingehen - nördlich (Gemüsemarkt) aber auch nordwestlich (Problem-bereich Sparkasse/ Post). Dankeschön.

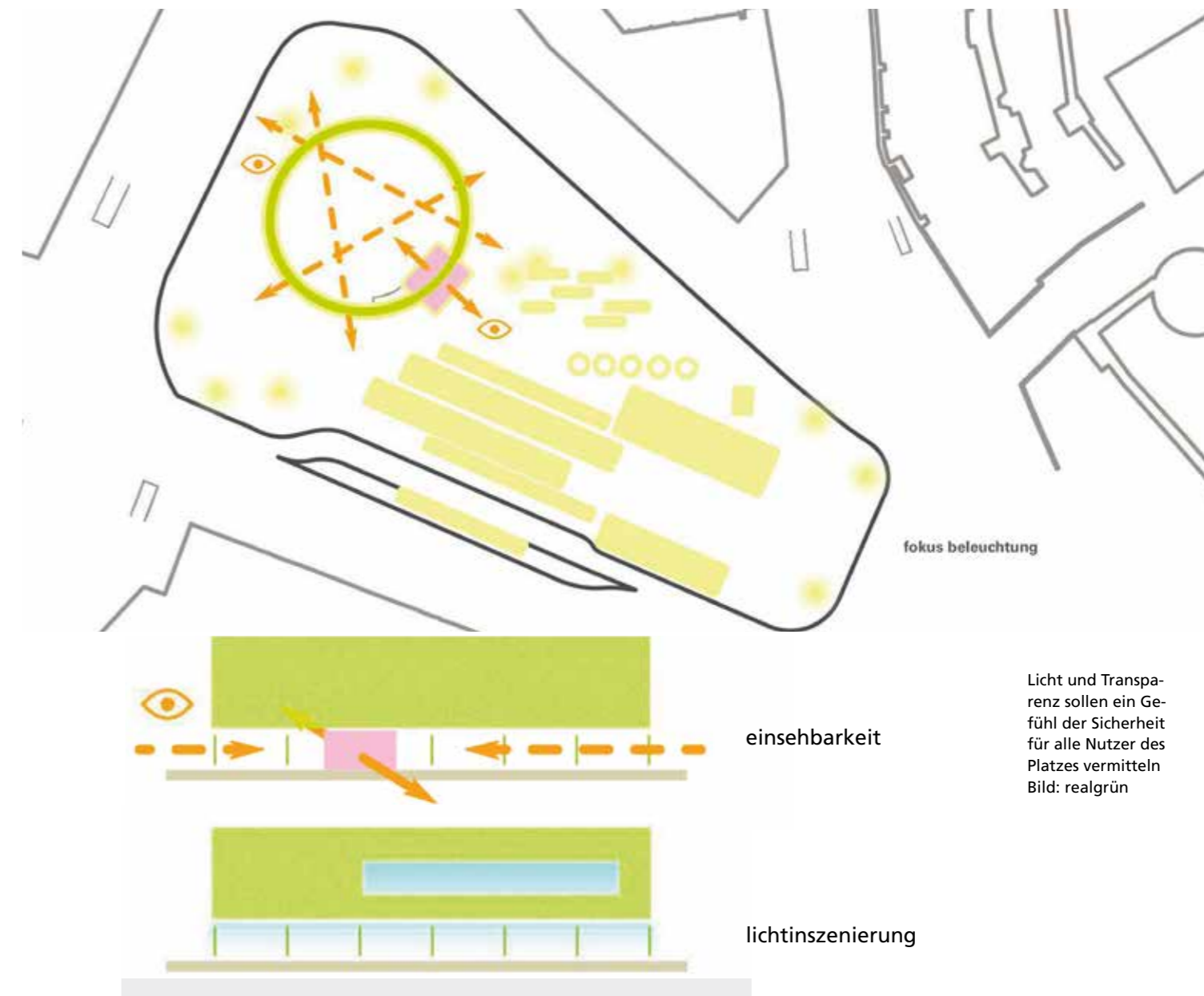
A: Die Teilfragen wurden bereits vorangehend beantwortet.

K: Es ist schön zu sehen das der Herr Auch von realgrün sich gut auskennt und orientiert ist

K: Es gibt viele wundervolle Ideen.

K: Linksabbiegespur Richtung Ludwigstrasse u. Johannis etc. ist einspurig. Da sind Staus in den Stosszeiten vorprogrammiert

K: Durch die Übernahme des Zweirichtungsradweges der Gostenhofer Straße für den Plärrer ist dieser für die Zukunft festgeschie-



Licht und Transparenz sollen ein Gefühl der Sicherheit für alle Nutzer des Platzes vermitteln
Bild: realgrün

ben. Durch den Baumbestand auf dem Plärrer ist dies für die Zukunft festgeschrieben. Dieser Zweirichtungsradweg ist aber sehr konfliktträchtig.

K: Danke Herr Ulrich für die Beantwortung der Frage zu den vulnerablen Personengruppen.

K: Spielplätze werden auch (neben dem Hundeproblem) umzäunt, um spielende Kinder vor dem „gedankenlosen Herauslaufen“ in den Verkehr zu schützen. Mit seiner Aussage irrt Herr Ulrich.

K: Auf dem Plan sieht man in der südlichen Fürther Straße einen Radweg hin zum Plärrer, aber keinen Richtung Fürth. Den bräuchte es aber auch.

K: Vielen Dank an alle für die Vorstellung, besonders auch an Herrn Auch für die ausführliche Präsentation der Planungen

K: Danke für das klare Plädoyer für Zweirichtungsradwege an dieser Stelle!

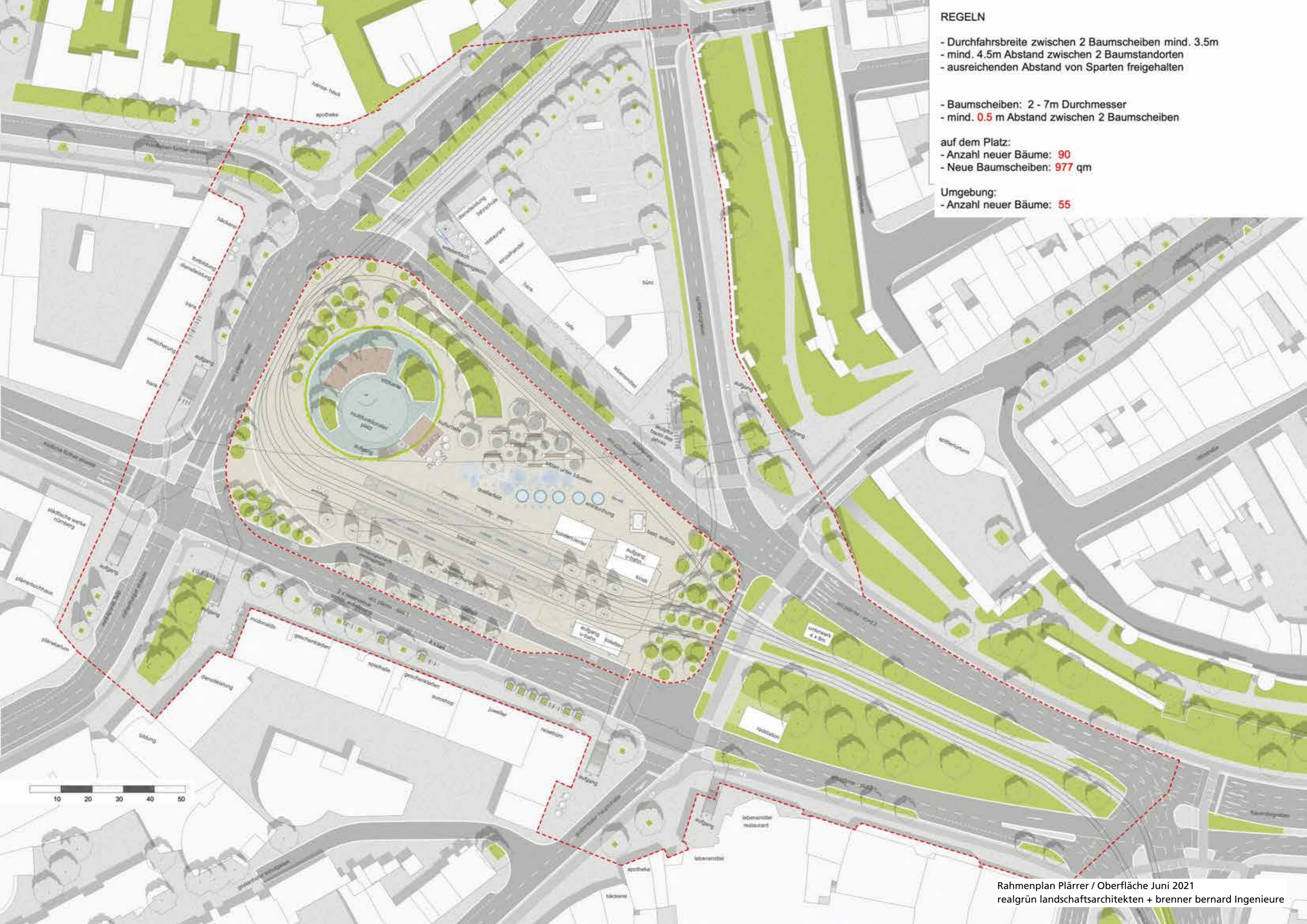
K: Ich finde das Konzept sehr schön. Schade, dass die Umgestaltung noch so lange dauern wird.

K: Schade, dass nicht alle Fragen live beantwortet wurden!

K: Vielen Dank für diese Veranstaltung und an alle Mitwirkenden!

Ausblick

Nach dem Beschluss des Rahmenplans durch den Stadtrat erfolgen die Objektplanung und die Planfeststellung. Ziel ist der Beginn der Maßnahmen 2024/25 und die Inbetriebnahme und Einweihung des „neuen“ Plärrers 2026/27.



REGELN

- Durchfahrtsbreite zwischen 2 Baumscheiben mind. 3.5m
- mind. 4.5m Abstand zwischen 2 Baumstandorten
- ausreichenden Abstand von Sparten freigehalten

- Baumscheiben: 2 - 7m Durchmesser
- mind. 0.5 m Abstand zwischen 2 Baumscheiben

auf dem Platz:
 - Anzahl neuer Bäume: **90**
 - Neue Baumscheiben: **977 qm**

Umgebung:
 - Anzahl neuer Bäume: **55**



Impressum:
Herausgeber:
Stadt Nürnberg
Stadtplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg
Telefon 09 11 / 2 31-49 00
E-Mail stpl@stadt.nuernberg.de
Internet www.nuernberg.de/internet/stadtplanung/

Redaktion: Stadtplanungsamt K. Kampe, P. Hafner
Bilder: realgrün, Stadtplanungsamt
Erscheinungsdatum: Juni 2021

Wir bedanken uns bei Kerstin Mahrenholz und Christian Hörmann von der
CIMA Beratung + Management GmbH für ihre Unterstützung