Beilage 3.3
Werkausschuss SÖR

Bahnunterführung Celtistunnel sowie Tor zur Südstadt: Karl-Bröger-Tunnel
hier: 2 Anträge der SPD-Stadtratsfraktion vom 06.12.2013

Sachverhaltsdarstellung

1. Allgemein zum Karl-Bröger-Tunnel und Celtistunnel

Beide Tunnel sind entsprechend Eisenbahnkreuzungsrecht in der Baulast der Deutschen Bahn AG (DB). Für die Verkehrssicherheit der Straßen-/Wegeflächen – und dazu gehört auch die ausreichende Ausleuchtung dieser – ist die Stadt Nürnberg (SÖR) verantwortlich.

Den Anforderungen der DB für die Abwicklung des Eisenbahnverkehrs werden beide Bauwerke gerecht. Ebenso ist die Nutzung der Tunnel für alle Nutzer verkehrssicher.

Unzureichend stellt sich dagegen die optische/gestalterische Situation dar.
Aufgrund von Undichtigkeiten der Bauwerkshülle dringt stellenweise Wasser an verschiedenen Stellen durch die Decken und Wände und führt dort zu Ablagerungen und Feuchtstellen. Zusammen mit den verschlissenen und teilweise schadhaften Fliesenwandbelägen besteht in beiden Tunneln ein größerer Handlungs- bzw. Sanierungsbedarf.

SÖR erbringt im Rahmen des Straßenreinigung und des Unterhalts folgende regelmäßige Reinigungsleistungen:
Die Straßen- und Wegeflächen werden wöchentlich 3x gereinigt.
Die Wandflächen (Fliesenspiegel) werden mindestens 1x im Jahr gereinigt.
Die Beleuchtungen werden im Bedarfsfall gewartet und die Abdeckungen gereinigt.

2. Konkret zum SPD-Antrag vom 06.12.2017 „Tor zur Südstadt: Karl-Bröger-Tunnel“

Das ursprünglich zur Gestaltung vorgesehene, in der Unterführung im Boden eingelassene Lichtband – ein Konzept des Bildhauers Winfried Baumann – kann aufgrund der fehlenden Sanierung des Bauwerks und wegen notwendiger Zugänglichkeiten einer in der Trasse verlaufenden Hauptfernwärmeversorgungsleitung nicht realisiert werden.

Um die Situation vor Ort positiv zu verändern, gab es bereits zahlreiche Initiativen der Verwaltung bis hin zur Beteiligung des Rechtsamtes, um mit der DB in absehbarer Zeit zu einer für beide Seiten befriedigenden Lösung zu kommen.

Mit Schreiben der DB vom 21.01.2015 wurde angekündigt, dass die Gleisanlagen zwischen 2016 und 2020 teilweise erneuert werden und der Tunnel nur sukzessive und punktuell abgedichtet werden kann.
Damit hat die DB im Herbst 2016 auch begonnen. Von der Gleislage aus wurde ein erster Bereich parallel zum laufenden Bahnbetrieb abgedichtet. Die Maßnahme wurde als Versuchsfeld

angesehen, um zu klären, ob sich die Abdichtungstechnologie bewährt und gesicherte Kalkulationsansätze für eine weitere abschnittsweise Bearbeitung zugrundegelegt werden können.

Damit ist zwar ein erster Schritt getan. Mit einer vollständigen Sanierung kann mittelfristig jedoch nicht gerechnet werden. Damit lässt sich bis auf weiteres aus einer grundlegenden Sanierung des Bauwerks auch keine Verbesserung der wahrnehmbaren Qualität für die Fußgänger und Radfahrer in der Unterführung realisieren.

Um dennoch für diese zeitlich unbestimmte Übergangsphase die Attraktivität der Unterführung zu verbessern, wurde im Herbst letzten Jahres die Idee einer gestalterischen Aufwertung der Tunnelwände initiiert.

Dazu erfolgten stadtintern und mit der Bahn verschiedene Abstimmungen.
Mit künstlerischen Akzenten und einem abgestimmten Beleuchtungskonzept soll trotz vorhandener Abdichtungsmängel ein hellerer und freundlicherer Gesamteindruck der Unterführung erzielt werden.

Um den städtischen Finanzierungsaufwand gering zu halten, wurden verschiedene finanzielle Förder-/Unterstützungsmöglichkeiten geprüft. So wurden über den Beirat „Bildende Kunst“ Möglichkeiten einer Ko-Finanzierung aus dem Budget „Kunst in der Stadt“ und bei der Regierung von Mittelfranken Mittel aus der Städtebauförderung angefragt. Zudem sollen private Unterstützungsgelder diese positive Aufwertung mittragen. Auch hierzu laufen derzeit Gespräche mit potentiellen Institutionen.

Ob das Projekt weiter verfolgt werden kann, hängt wesentlich von entsprechenden Finanzierungszusagen ab. Eine daraus folgende lichttechnische sowie künstlerische Projektbearbeitung könnte bei entsprechenden Finanzierungszusagen bis zum Sommer noch in diesem Jahr begonnen werden. Denkbar wäre hier die Erstellung von Gestaltungsentwürfen durch den Bildhauer Winfried Baumann oder alternativ ein künstlerischer Gestaltungswettbewerb mit Preisgerichtsentscheid.

Sollte die beschriebene Finanzierungsunterstützung nicht möglich sein, würde SÖR als Rückfalllösung die vorhandene Beleuchtung (14 Leuchtkörper) soweit verbessern, dass entsprechende Reflektoren an den vorhandenen Leuchten angebracht werden, die eine deutliche Aufhellung der Decke bewirken. Zumindest die gedrungene Form der Unterführung (niedrige Decke) kann damit optisch aufgeweitet sowie insgesamt heller und freundlicher gestaltet werden.

2. Bericht zum SPD-Antrag vom 06.12.2017 „Bahnunterführung Celtistunnel“

Die Tunnelunterführung ist auf der Ost- und Westseite jeweils mit einem Lichtband ausgestattet.
Die Lichtzuschaltung erfolgt über einen Helligkeitssensor außerhalb des Tunnels.
Je höher die Helligkeit außerhalb des Tunnels desto mehr Licht wird im Tunnel zugeschaltet, um der Adaptationswirkung des Auges und damit dem Blend-/Dunkeleffekt entgegenzuwirken.
Konkret brennen damit untertags deutlich mehr Leuchten (v.a. bei Sonnenschein) als nachts.

Dennoch ist der Tunnel mit seiner Geh-/Radwegeführung nachts sehr gut beleuchtet. Die mittlere Beleuchtungsstärke beträgt ca. 50 Lux. Im Vergleich dazu beträgt die mittlere Beleuchtungsstärke auf einem Geh-/Radweg entlang einer Anliegerstraße nachts nur 5 Lux.

Der westliche Geh- und Radweg ist als Hauptweg deutlich höher frequentiert und brennt daher mit 50 Lux die ganze Nacht durch.
Der östliche (reine) Gehweg ist weniger frequentiert. Die Beleuchtungsstärke wird daher derzeit in den Nachtstunden von 21.00 bis 6.30 Uhr um 50 Prozent reduziert.

Aufgrund des gestiegenen Sicherheitsbedürfnisses im Umfeld des Hauptbahnhofs soll die Reduzierung aufgehoben werden. Der östliche Gehweg wäre damit genauso hell wie der westliche beleuchtet. Es fallen lediglich Mehrkosten für den Mehrenergieverbrauch von 631 € jährlich an. Der Vorschlag kann kurzfristig umgesetzt werden. Eine weitere Aufhellung ist für die Anpassung des Auges im Übergang hell/dunkel nicht geeignet.

Desweiteren wurde im gesamten Unterführungsbereich bereits im letzten Jahr eine Taubenvergrämung angebracht. Sie wird kontinuierlich überprüft und falls erforderlich nachgebessert. So zuletzt im Frühjahr diesen Jahres, nachdem sich die Tauben noch in eigentlich unzugängliche Bereiche eingenistet haben. Zur Zeit sind keine Taubennester vorhanden.
Seitdem konnten die Verunreinigungen durch Taubendreck weitgehend vermieden werden.

Ansonsten wäre eine Grundsanierung der Unterführung durch die DB sicherlich wünschenswert. Aber auch diese ist davon abhängig, wie sich Abdichtungsmaßnahmen im Versuchsfeld des Karl-Bröger-Tunnels bewähren und fortgeführt werden können. Hierzu gibt es derzeit keine konkreten Aussagen der DB.