

Der ehemalige Bahnhof Märzfeld – Gleisanlagen, Tunnelbauten mit Gleisaufgängen, Freifläche zwischen beiden Tunneln, Überrest des Bahnhofsgebäudes – steht im Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB) und wird weiterhin für den Güter- und Rangierverkehr genutzt. Der 1938 für die Reichsparteitage der NSDAP in Betrieb genommene Bahnhof und dessen Umgebung ist als Erinnerungsort an die zwei größten Deportationen 1941 und 1942 von rund 2.000 jüdischen Mitbürgerinnen und Mitbürgern aus gesamt Nordbayern in die nationalsozialistischen Vernichtungslager sowie als Ankunfts- und Verteilerbahnhof mehrerer hunderttausender Kriegsgefangener und ziviler Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter aus ganz Europa während des Zweiten Weltkrieges von herausragender Bedeutung für die regionale Erinnerungskultur an die NS-Zeit. Die unter den Gleisen verlaufenden Tunnel mit den versperrten Bahnsteigzugängen sind aktuell eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Langwasser-Nord und -Süd. 2008 wurden durch SÖR Sicherungsmaßnahmen an den Tunnelbauwerken vorgenommen. Auf Grund seiner Bedeutung als Wegeverbindung fand der ehemalige Bahnhof Märzfeld auch Aufnahme in das vom Stadtrat Nürnberg am 16.12.2015 angenommene „Integrierte Stadtentwicklungskonzept Südost“ (INSEK Südost).

1. Aktueller Projektstand

Am 07.05.2014 beantragte die SPD-Stadtratsfraktion durch die Verwaltung sowie die DB als Eigentümerin ein Sanierungskonzept für die dortigen Unterführungen. Zudem solle auch die dortige Informationsstele des Geländeinformationssystems ehemaliges Reichsparteitagsgelände besser zugänglich gemacht werden. Daraufhin folgte am 04.03.2016 im Kulturausschuss eine Vorlage von Ref. IV und KuM für eine Verbesserung der historischen Informationen vor Ort. Hauptbestandteile sind hierbei eine bessere Sichtbarmachung der historischen Bahnhofsfassade durch Entfernung des Wildwuchses sowie eine Verbreiterung der derzeit öffentlich zugänglichen Vorfläche durch Rückbau von Zäunen. Damit würden auch die beidseitigen Informationen der Informationsstele wieder sichtbar werden. Die Stele würde ggf. in Blickrichtung des früheren Bahnhofsgebäudes versetzt werden. Eine museale Nutzung wurde ausgeschlossen.

Auf Grund neuester Erkenntnisse aus einem Forschungsprojekt zu den am Bahnhof Märzfeld während des Zweiten Weltkrieges ankommenden Kriegsgefangenen prüft KuM/3-1 aktuell, ob es neben der bestehenden Informationsstele zusätzlicher Informationseinheiten, z.B. in den Tunneln, bedarf. Für diesen Fall würde die Vorlage aus dem Kulturausschuss ergänzt werden. Hierzu wurde von KuM/3-1 bereits ermittelt, wie an anderen Bahnhöfen in Deutschland vor allem der Deportation der jüdischen Bevölkerung gedacht wird. Die DB selbst unterhält seit 1998 am Bahnhof Berlin-Grunewald einen zentralen Gedenkort an einem nicht mehr genutzten Gleis. Der Gestaltung ging ein Künstler- bzw. Architektenwettbewerb voraus.

Die Immobilienverwaltung der DB legte am 29.02.2016 eine erste Kostenschätzung in Höhe von 162.597,10 Euro vor. Unter anderem notwendige statische und geologische Untersuchungen sind hier aber nicht eingepreist. Die ermittelten Kosten beziehen sich nur auf die im Kulturausschuss 2016 beschlossenen Änderungen. Eine Sanierung oder Verbesserung der Wegesituation (Ausleuchtung der Tunnel o.ä.) ist nicht miteingeschlossen.

Ein solcher stadt- bzw. verkehrsplanerischer Bedarf am ehemaligen Bahnhof Märzfeld wurde im von Stpl koordinierten „Integrierten Stadtentwicklungskonzept Südost“ herausgearbeitet, das der Stadtrat am 16.12.2015 einstimmig angenommen hat. Für die Umsetzung der darin genannten Empfehlungen konstituierte sich ein „Gebietsteam“ unter Leitung von Stpl. Ref. IV ist in dieser Gruppe ebenfalls

vertreten. Im Rahmen des Umsetzungsprozesses wurden durch Stpl verschiedene Stadterneuerungsgebiete definiert. Ein solches schließt auch explizit den früheren Bahnhof Märzfeld mit ein. Interesse an einer Verbesserung der Situation am ehemaligen Bahnhof Märzfeld haben neben Ref. IV und KuM referatsübergreifend bisher vor allem Stpl, BgA, Vpl, SÖR, BoB und WiF. Zur Erfassung der gesamtstädtischen Interessen am früheren Bahnhof Märzfeld fand auf Initiative von Ref. IV am 17.11.2017 ein stadtinternes Abstimmungsgespräch statt. In Folge dessen wurden die verschiedenen Problemfelder und die daraus sich ergebenden Fragestellungen für die Intensivierung der Gespräche mit der DB erfasst. Ziel ist es, eine Konkretisierung der vorliegenden Kostenaufstellung von der DB anzufordern, um Finanzierung und Umsetzbarkeit der gewünschten Maßnahmen klären zu können.

Mit Antrag vom 23.04.2018 forderte die SPD-Stadtratsfraktion die Verwaltung auf, eine Kostenschätzung und deren Aufteilung zu präsentieren. Desgleichen bittet die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen mit Antrag vom 05.06.2018 um eine belastbare Kostenschätzung sowie die Berücksichtigung der Gestaltungsvorschläge in der Abschlussarbeit von Frau Charlotte Soppa im Bachelor-Studiengang Landschaftsarchitektur der Leibniz Universität Hannover. Eine genaue Kostenschätzung kann jedoch nur der Eigentümer, also die DB vornehmen. Wegen der Kostenaufteilung ist weiterhin die vertragliche Grundlage zwischen der Stadt und der DB, vormals Bundesbahn, vom Juni 1973 rechtsgültig. Danach übernimmt die Stadt alle Kosten für Erhalt und ggf. bauliche Änderungen bzgl. der Bahnsteigzugänge und der Tunnelzugänglichkeit, sofern es sich nicht um Instandhaltungen für den Bahnbetrieb handelt. RA hat die Gültigkeit 2008 bei der Prüfung von Kosten für die Sicherung der beiden Wegetunnel festgestellt. Ein rechtlicher Grund, sich an den entstehenden Kosten zu beteiligen, besteht also für die DB nicht; höchstens ein moralischer auf Grund des Bahnhofs Märzfeld als historischem „Opferort“ für zwei Deportationen jüdischer Bürgerinnen und Bürger aus Nordbayern sowie der Ankunft hunderttausender Kriegsgefangener aus ganz Europa.

Am 17.04.2018 nahmen Vertreter von Ref. IV und KuM/3-1 auf Einladung der Stadtbild-Initiative an einem Runden Tisch zum Thema ehemaliger Bahnhof Märzfeld teil und erläuterten den aktuellen Sach- und Forschungsstand.

2. Stadtentwicklung am „Bahnhof Märzfeld“

Der ehemalige Bahnhof Märzfeld ist Bestandteil des INSEK Südost und seit 2016 im Rahmen des Bundes-Länder-Programms „Soziale Stadt“ des Stadterneuerungsgebietes Langwasser. Beide Projekte werden von Stpl betreut. Neben der historischen Auseinandersetzung mit dem ehemaligen Bahnhof Märzfeld wurde im Rahmen des INSEK-Prozesses auch die Wegeverbindung von der Thomas-Mann-Straße zur Breslauer Straße und die Gestaltung ihres Umfeldes als bedeutsam eingestuft. Die Unterführung am ehemaligen Bahnhof Märzfeld fungiert im Gebiet als zentraler Übergang zwischen Langwasser-Nord und -Süd. Zum derzeitigen Zeitpunkt ist dies aufgrund des mangelhaften baulichen Zustands nur in eingeschränktem Maße möglich. Die Unterführung stellt sich in vielen Belangen unattraktiv und unsicher dar, sie bedarf einer umfassenden Sanierung und Qualifizierung hinsichtlich Komfort, Orientierung und Sicherheit.

Voraussetzung für eine Förderung auch dieses Bereichs wäre ein Gesamtkonzept, das den ehemaligen Bahnhof Märzfeld als Erinnerungsort darstellt und gleichzeitig das Umfeld hinsichtlich Barrierefreiheit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität verbessert. Am 06.12.2017 fand durch Stpl ein Gespräch mit der Regierung von Mittelfranken hinsichtlich der Fördermöglichkeiten im Programm „Soziale Stadt“ statt. Hieraus ergab sich, dass reine Instandsetzungsarbeiten aus Städtebaufördermitteln nicht förderfähig sind. Allerdings ist ein Beleuchtungs-, Gestaltungs- oder Informationskonzept förderfähig sowie die Stärkung der Wege- und Radverbindung in die Innenstadt. Finanzierungsmittel stehen aus dem MIP-Ansatz "Soziale Stadt Langwasser" zur Verfügung. Die von KuM/3-1 erforschten, nachfolgend

genannten, neuen historischen Informationen können bei entsprechenden Förderanträgen eine unterstützende Wirkung haben.

3. Neue Forschungsergebnisse zur Geschichte des Bahnhofs Märzfeld

Ref. IV teilt die Auffassung der SPD-Stadtratsfraktion, dass künftig die „gesamte Geschichte des Bahnhofes berücksichtigt“ werden soll. Neue Erkenntnisse zur Ortsgeschichte verspricht daher ein im Frühjahr 2017 gestartetes, internationales Forschungsprojekt von KuM/3-1. Bereits bekannt war, dass die Gleisanlagen des früheren Bahnhofs Märzfeld für die Vernichtungspolitik des NS-Regimes an der jüdischen Bevölkerung Nordbayerns genutzt worden sind. 1941/42 gingen von hier aus die beiden für Nürnberg zahlenmäßig größten Deportationen mit zusammen rund 2.000 Menschen in die Vernichtungslager ab. Darüber hinaus ist nun belegt, dass mit Kriegsbeginn im September 1939 mehr als 200.000 verschleppte Zivilisten und Kriegsgefangene aus Ost-, West- und Südosteuropa am Bahnhof Märzfeld ankamen und im umfangreichen Lagerkomplex auf dem Reichsparteitagsgelände interniert wurden. Bis Kriegsende 1945 diente die Infrastruktur als zentrale Drehscheibe für den Zwangsarbeitereinsatz in ganz Nordbayern. Neben den Opfern und Hinterbliebenen der jüdischen Verschleppten ist der ehemalige Bahnhof Märzfeld daher auch für weitere Opfergruppen von Bedeutung. Zuletzt verzeichnete KuM/3-1 vermehrt Anfragen von Angehörigen, die das Bahnhofsgelände im persönlichen Gedenken aufsuchen wollten. Diese neuen Erkenntnisse werden auch Bestandteil der anstehenden Überarbeitung der Dauerausstellung sowie der zu vertiefenden Geländeinformation sein. Die gestalterischen Ergebnisse der oben genannten Bachelor-Arbeit werden berücksichtigt und wurden bereits teilweise unter dem Aspekt der Machbarkeit bzw. der Auswirkungen vor Ort (Zutrittsgefahr und Lärmauswirkung durch bestehenden Bahnverkehr, Ästhetisierung eines „Opferorts“ u.ä.) mit Vermittlern sowie Vertretern der DB andiskutiert.

4. Weiteres Vorgehen

Am 28.05.2018 wurde zwischen Ref. IV und der Leitung Konzerngeschichte der DB ein weiterer Ortstermin vereinbart. Im Vordergrund soll dabei die konkrete Kostenschätzung für die bauliche Umsetzung der Ausschussvorlage vom 04.03.2016 stehen. Eine verkehrs- oder stadtplanerische Veränderung der Situation ist für Ref. IV fachlich nicht zu leisten. Ref. IV koordiniert das Zustandekommen dieses Ortstermins, an dem daher weitere mit dem Bahnhofsgelände befasste städtische Stellen teilnehmen sollen. Zu dem Gespräch soll von Seiten der DB der Bevollmächtigte für das Bundesland Bayern hinzugezogen werden. Ziel ist eine zügige Präzisierung der Kosten durch die DB, daraus folgend eine Klärung der Kostenaufteilung zwischen Stadt Nürnberg, DB und ggf. Dritten sowie ein Zeitplan für die Umsetzung der erwünschten Maßnahmen. Im Zuge dessen wird Stpl gebeten, mögliche Fördermaßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung und/oder des Denkmalschutzes zu prüfen.

Ref. IV erstattet dem Stadtrat im Verlauf des Jahres 2018 Bericht, sobald Maßnahmen und Zeitplan in Abstimmung mit der DB weiter konkretisiert werden konnten.