

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtentwicklung u. Stadtplanung

Vorlagennummer:  
**610.3/028/2016**

## Neugestaltung des Gerbereitunnels

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	19.07.2016	Ö	Empfehlung	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.07.2016	Ö	Beschluss	vertagt

Beteiligte Dienststellen  
32, 66, 20

### I. Antrag

Die Umgestaltung des Gerbereitunnels soll entsprechend der Ausführungen im Sachbericht realisiert werden. Die Angaben zur Materialität und Farbgebung, die als Ergebnis des Bemusterungstermins am 07.07.2015 vorgeschlagen wurden, werden für die Realisierung bestätigt. Hinsichtlich des Bodenbelages für die Rampe und den Tunneldurchgang werden als Material Granitkleinsteinpflaster 10/10/10 grau sowie für den Kreuzungsbereich als oberen Zugang zur Rampe Granitgroßsteinpflaster 16/16/16 für die Ausführung beschlossen.

Eine Mittelanmeldung in Höhe von 375.000 € soll zum Haushalt 2017 eingebracht werden.

### II. Begründung

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten der DB Projektbau GmbH zum viergleisigen Ausbau zwischen Nürnberg und Ebensfeld werden die Bahnunterführung am Gerbereitunnel sowie die angrenzenden Straßenräume als städtische Maßnahmen neu gestaltet. Hierzu erfolgte der Grundsatzbeschluss am 15.11.2011. Der Vorentwurf zur Gestaltungsplanung mit dem Lichtkonzept wurde am 16.10.2012 im UVPA beschlossen.

Neben der funktionalen Verbesserung der Bahnunterführung erhalten der Tunnel, die Rampe und die Zugänge auch eine gestalterische Aufwertung. Mit dem Licht- und Farbkonzept soll die bisherige Unterführung den Charakter eines trostlosen Durchgangs verlieren und ein attraktiver, gern genutzter Stadtraum werden. Eine verbreiterte Rampe, die mit drei Ruhepodesten ausgestattet ist, kann zudem von mobilitätseingeschränkten Bürgern besser genutzt werden. Die Rampe und der Tunneldurchgang sollen als „Gehweg“ mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ ausgewiesen werden.

#### 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

##### A) Dimensionierung der Rampe

Der Gerbereitunnel stellt mit einer täglichen Radfahrer- und Fußgängerfrequenz von über 7.500 Menschen einen der am höchsten frequentierten Durchgänge im Erlanger Stadtgebiet dar. Da eine bauliche Verbreiterung des Tunneldurchganges nicht möglich ist, dient eine großzügige Verbreiterung der Rampe einschließlich der Neugestaltung des derzeit unübersichtlichen Kreuzungsbereiches Tunnel/Rampe/Treppe der Verkehrssicherheit.

Seitens des Ordnungs- und Straßenverkehrsamtes wird in Abstimmung mit der Polizei eine

gemeinsame Verkehrsführung von Fußgängern und Radfahrern im Bereich der Rampe und des Tunneldurchgangs als "sinnvoll und zwingend notwendig" erachtet. Die Rampe bleibt verkehrsrechtlich ein Fußweg mit Freigabe für den langsam fahrenden Radverkehr. In der folgenden Tabelle werden hinsichtlich der Dimensionierung die Angaben des aktuellen Planungsstandes mit den entsprechenden Bestandsgrößen verglichen:

	Bestand 2015	aktueller Planungsstand 16.03.2016 (voraussichtliche Maße)
Rampe Länge	46,50 m ohne Zwischenpodeste	ca. 47,74 m mit drei Zwischenpodesten
Rampe Breite oben	2,98 m	ca. 5,95 m
Rampe Breite unten	2,95 m	ca. 5,42 m

Aufgrund der Verbreiterung der Rampe zum Gerbereitunnel wird die Westliche Stadtmauerstraße in diesem Bereich verschmälert (Vergleich Breite des Straßenraumes am oberen Zugang zur Rampe: Bestand 10,49 m und Planung 7,20 m). Nach der Neugestaltung des Gerbereitunnels wird deshalb auch die Westliche Stadtmauerstraße und die Paulistraße entsprechend der beschlossenen Prioritätenliste für Maßnahmen im öffentlichen Raum (Aktualisierung 2011) als eigenständige Baumaßnahme neu gestaltet. Pkw- und Lieferverkehr sowie auch der während der Bergkirchweih verlagerte Busverkehr werden in Zukunft wie bisher über diese Route geführt.

## B) Licht- und Farbkonzept

Als Ergebnis der Bemusterung werden von den Teilnehmern folgende Materialien und Farbgebungen zur Beschlussfassung durch den UVPA und somit für die Realisierung vorgeschlagen:

1. **Tunnelinnenwände:** Die Verkleidung der Tunnelinnenwände erfolgt mit raumhohen Glaspaneelen, Oberfläche glatt, VSG-Scheibe, 12 mm aus 2 x ESG. Die Glaspaneele haben eine Bautiefe von ca. 10 cm und können zur Wartung aufgeklappt werden. Die innen farbig folierten Glaspaneele haben mittig jeweils 10 cm breite LED-Lichtlinien, die die Grundbeleuchtung des Tunnels übernehmen. Um die Blendwirkung der Lichtlinien hinter den weißen Flächen zu reduzieren, soll in diesem 10 cm breiten Bereich zusätzlich ein mattiertes Plexiglas aufgebracht werden. Als Leitfarbe des Tunnels wird ein kühles, frisches Hellblau z.B. RAL 5024 Pastellblau oder RAL 5012 Lichtblau entsprechend der Farbanalyse der historischen Innenstadt vorgeschlagen. Ein helles Blau lässt den Tunneldurchgang sogleich optisch als weiten Raum erscheinen.
2. **Tunneldecke:** Die Tunneldecke soll passend zur farbigen Wandverkleidung einen hellgrauen, monochromen Anstrich erhalten.
3. **Bodenbelag:** Eine Empfehlung zum Bodenbelag konnte zur Bemusterung nicht getroffen und soll daher im UVPA entschieden werden. (siehe Punkt C)
4. **Sichtfenster in der Schallschutzwand:** Die bereits hergestellte Fensteröffnung am oberen Zugang der Rampe erhält eine Festverglasung mit Klarglas. Der Fensterrahmen aus Metall erhält eine Beschichtung mit DB 703 Eisenglimmer rau passend zur Stadtmöblierung und wird indirekt beleuchtet.
5. **Schriftzug:** Rechts neben dem Sichtfenster wird zur besseren Wahrnehmung der Unterführung der einzeilige Schriftzug „GERBEREITUNNEL“ in Großbuchstaben mit der Schriftart Futura Extended und einer Buchstabenhöhe von ca. 22 cm angebracht. Der Schriftzug be-

steht aus flachen Einzelbuchstaben aus Metall und wird mit DB 703 Eisenglimmer rau beschichtet. Der Schriftzug wird nicht beleuchtet.

6. **Spiegel:** Zwischen Tunnel und unterem Beginn der Rampe wird zur besseren Einsehbarkeit der entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer im Kurvenbereich eine Spiegelfläche, bestehend aus normalem Spiegel hinter eine VSG-Scheibe montiert, angebracht.
7. **Stahlteile und Brüstungsgeländer:** Für alle Stahlteile wird ebenfalls die anthrazit-farbene Beschichtung mit DB 703 Eisenglimmer rau festgelegt. Die eingespannten Brüstungsgeländer sollen mit Glasscheiben und alternativ mit vertikalen Metallstäben ausgeschrieben werden.

### **C) Entscheidung zu Bodenbelägen**

Zum Bemusterungstermin wurden zwei Musterflächen in grau und anthrazit hergestellt. Beide Flächen wurden aus Granitkleinsteinpflaster 10/10/10, Oberfläche und Unterfläche gesägt und geflammt, erstellt. Durch die vollflächige Verfugung mit einem speziellen Fugenmörtel wird eine ebene Oberfläche erzielt. Nach dem Testfahren durch Rollstuhlfahrer im trockenen wie im regennassen Zustand beurteilten diese den Bodenbelag als unerwartet positiv, auch wenn ein Asphaltbelag ihrerseits bevorzugt würde. Da eine Priorisierung hinsichtlich des Bodenbelages beim Bemusterungstermin nicht erfolgte, ist die Entscheidung zum Bodenbelag für die Rampe, den Tunneldurchgang und die Platzfläche am oberen Zugangsbereich der Rampe noch zu treffen.

Für die befahrbare Platzfläche am oberen Beginn zur Rampe hat die Verwaltung vier Vorschläge zur Oberflächenbefestigung gemacht:

1. Befestigung in Asphaltbauweise, Kosten ca. 40 €/qm
2. Betonwürfelpflaster 16/16/14 auf Drainbeton, Bettung und Fugenfüllung aus speziellen Materialien, Kosten ca. 125 €/qm
3. Granitgroßsteinpflaster 16/16/16 auf Drainbeton, Bettung und Fugenfüllung aus speziellen Materialien, Kosten ca. 145 €/qm
4. Ungebundene Bauweise aus Rechteckpflaster mit Verschiebesicherung im Fischgrät-/Limesverband, Kosten ca. 50 €/qm

Insbesondere für die Materialwahl der Platzfläche sind auch die vorhandenen Materialien der angrenzenden Straßen zu berücksichtigen: Der bereits fertiggestellte Bereich der Westlichen Stadtmauerstraße bis zum Bahnhof ist mit gelbem Innenstadtstein befestigt. Die Paulistraße soll - wie bereits im östlichen Teilabschnitt - den hellgelben Via Castello-Stein bzw. -platte erhalten. Das bedeutet, dass an diesem oberen Zugang der Rampe mehrere Materialien zusammentreffen. Aus gestalterischer Sicht sollte kein Material zusätzlich aufgenommen werden, welches noch nicht im Bereich der historischen Innenstadt vorhanden ist. Der Bodenbelag muss in diesem Kurvenbereich belastbar sein und Reparaturen an den Schächten des Kanals ermöglichen. Um den oberen Zugang der Rampe als überfahrbaren Kreuzungsbereich zu kennzeichnen und die Verkehrsaufmerksamkeit zu erhöhen, ist ein Material erforderlich, welches sich von den gelblichen Tönen des Innenstadtsteines und des Via Castello in Material und Farbe auffällig abhebt. Bei der Ausgestaltung dieser Platzfläche ist zu berücksichtigen, dass hier der Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich überwiegt. Folglich soll durch die Pflasterbauweise auch der Charakter der Mischverkehrsfläche im verkehrsberuhigten Bereich betont werden und für alle Verkehrsteilnehmer leicht erfassbar sein.

Die Verwaltung schlägt daher vor, dem Vorschlag 3 zu folgen und die Platzfläche (ca. 12 m x 14 m) mit grauem Granitgroßsteinpflaster 16/16/16, Oberfläche gesägt, vollflächig verfugt, zu befestigen.

Im Bereich der Rampe und des Tunneldurchgangs soll sich dieser Bodenbelag mit Granitkleinsteinpflaster 10/10/10, Oberfläche gesägt, vollflächig verfugt, fortsetzen. Dies entspricht der Testfläche vom Bemusterungstermin, der von den mobilitätseingeschränkten Bürgern getestet und neben Asphaltbelag für gut befahrbar empfunden wurde. Im Bereich der Rampe steht ein grauer Natursteinbelag im gewollten Farbkontrast zur rötlichen Sandsteinverkleidung der Schallschutzwand. Eine Ausgestaltung der Rampe mit Pflasterbelag betont zudem den Cha-

rakter als Gehweg und hilft dabei, die gefahrenen Geschwindigkeiten des Radverkehrs möglichst gering zu halten. Da es sich bei der Rampe verkehrsrechtlich weiterhin nur um einen Gehweg handelt, allerdings mit einer Freigabe für den Radverkehr, ist die Benutzung für den Radverkehr auch nur in Schrittgeschwindigkeit erlaubt.

### **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

2012 wurde Dietz Joppien Architekten AG aus Frankfurt a.M. in Zusammenarbeit mit lunalicht aus Karlsruhe mit der Erstellung des Lichtkonzeptes beauftragt. Im UVPA wurde dieses Lichtkonzept am 10.07.2012 durch den Lichtplaner Herrn Friedrich/lunalicht vorgestellt. (siehe UVPA-MzK vom 10.07.2012)

Der von der Verwaltung erarbeitete gestalterische Vorentwurf wurde am 16.10.2012 im UVPA beschlossen. Die Planung umfasste hierbei neben der Bahnunterführung mit Rampe, Treppe und Zugängen auch die Bereiche der angrenzenden Straßenräume Paulistraße und Westliche Stadtmauerstraße.

Die Zusammenarbeit mit der DB Projektbau GmbH gestaltete sich schwierig. Aufgrund der immensen Bauzeitverzögerungen seitens der DB mussten auch die städtischen Maßnahmen jeweils neu terminiert werden. Problematisch war zudem, dass die DB den genauen Verlauf der neuen Schallschutzwand (SSW) z.T. mit räumlichen Versätzen mehrfach änderte. 2014 wurde eine Einigung zwischen der DB Projektbau GmbH und der Stadt Erlangen hinsichtlich eines geradlinigen Verlaufs der SSW erzielt, der aber zugleich die geplante Verbreiterung der Rampe schmälerte.

Ab Oktober 2014 wurde ein Teilbereich der Schallschutzwand (SSW) im Bereich der Westlichen Stadtmauerstraße errichtet und ab März 2015 mit den Sandsteinplatten in Assoziation zur früheren Stadtmauer verkleidet. Die geplante Kanaldurchpressung von EBE an diesem Standort erfolgte ab November 2014.

Am 07.07.2015 fand vor Ort eine Bemusterung zum Farb- und Lichtkonzept statt, mit der Teilnahme von: Vertreter der mobilitätseingeschränkten Bürger (Zentrum Selbstbestimmtes Leben - ZSL), Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. (BBSB), Seniorenbeirat, Behindertenbeauftragter der Stadt, Vertreter der Stadtratsfraktionen, Vertreter der Verwaltung und die beauftragten Planer.

Weitere Abstimmungsgespräche mit den Vertretern des Bayerischen Blinden - und Sehbehindertenbundes e.V. (BBSB) und dem städtischen Behindertenbeauftragten wurden im Januar 2016 durchgeführt. Diese werden auch im weiteren Planungsverlauf beteiligt, um deren spezielle Anforderungen soweit wie möglich in die Planung einzuarbeiten. Seitens des BBSB wurde z.B. empfohlen, am oberen und unteren Beginn der Treppe weiße Bodenindikatoren (Noppen über die gesamte Treppenbreite, Tiefe von 60 cm) einzubauen und die jeweils obersten und untersten Stufen mit einem Leuchtdichtekontrast zu markieren.

Da im Kontext mit der Verbreiterung der Rampe auch der Straßenraum eines Bereichs der Westlichen Stadtmauerstraße verändert wird, wurde am 01.02.2016 hierzu die 1. Bürgerbeteiligung mit den Eigentümern, die Anwohnern und den Gewerbetreibenden des voraussichtlichen Geltungsbereiches durchgeführt.

Als nächster Schritt erfolgt nach diesem UVPA-Beschluss der BWA-Beschluss zur Gesamtmaßnahme Gerbereitunnel und die Vorbereitung der weiteren Projektschritte.

Die Neugestaltung des Tunneldurchgangs und der Zugänge einschließlich der Rampe kann aus statischen Gründen erst realisiert werden, wenn die bahnseitige Stützwand erneuert und die vorhandenen Abstützungen entfernt wurden. Für den Abbruch der vorhandenen Stützwand sowie die Herstellung der neuen Stützwand ist eine Vollsperrung der Rampe und der Westlichen Stadtmauerstraße erforderlich.

### **4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Auf der Basis der aktuellen Kostenberechnung vom Ing.-Büro LAP, Stand 24.06.2016, wurde die Kostenschätzung für die Maßnahme mit Gesamtkosten von ca. 1,2 Mio. € ermittelt. Diese Kosten beinhalten Baukosten und Planungskosten. Bei dieser Kostenschätzung ist zu beachten, dass es sich ausschließlich um die Kosten für die Stützwand, die Gestaltung des Tunnels

und der Stützwand, die Verkleidung der bahnseitigen Wand und der Rampe handelt. Maßnahmen in den anschließenden Straßen einschließlich der befestigten Flächen an den Zugängen der Rampe und der Treppe sind hierbei nicht enthalten, d.h. diese Kosten berücksichtigen lediglich die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der angrenzenden Straßenräume.

Die Verbreiterung der Rampe wird durch die Regierung von Mittelfranken mit Fördermitteln für Verkehrswege gefördert. Die Planung und Umsetzung des Farb- und Lichtkonzeptes soll mit Mitteln des Städtebauförderungsprogrammes „Aktive Zentren“ bezuschusst werden.

Investitionskosten gesamt:	€ 1.200.000,-	bei IPNr.: 541.8011
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- 850.000 € sind vorhanden auf IvP-Nr. 541.8011 (HH-Ansatz 2016: 25.000 €, Invest.-Programm 2017: 25.000 €, 2018: 500.000 €, 2019: 300.000 €)
  
- 375.000 € sind noch nicht vorhanden. Anmeldung zum HH 2017 ist erforderlich. Die Mittel werden voraussichtlich in folgenden Jahren benötigt:  
2017: +25.000 €, 2018: +200.000 €, 2019: +150.000.

#### Anlagen:

- Anlage 1 Plan zur Gestaltung des Gerbereitunnels
- Anlage 2 Lichtkonzept Beschreibung
- Anlage 3 Visualisierung zum Lichtkonzept

### III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 19.07.2016

#### Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den September-UVPA vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Bußmann stellt fest, dass die Maßnahme in der Beschlussvorlage als „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer-Frei“ bezeichnet wird. Er fragt an, ob sich diese Tatsache förderschädlich auswirken kann. Die Verwaltung sagt eine Prüfung und einen erneuten Ortstermin vor dem September-UVPA zu.

#### Ergebnis/Beschluss:

vertagt

gez. Dr. Janik  
Vorsitzende/r

gez. Weber  
Berichterstatter/in

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den September-UVPA vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Bußmann stellt fest, dass die Maßnahme in der Beschlussvorlage als „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer-Frei“ bezeichnet wird. Er fragt an, ob sich diese Tatsache förderschädlich auswirken kann. Die Verwaltung sagt eine Prüfung und einen erneuten Ortstermin vor dem September-UVPA zu.

**Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

gez. Dr. Janik  
Vorsitzende/r

gez. Weber  
Berichterstatter/in

- IV. Beschlusskontrolle
- V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- VI. Zum Vorgang